UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

De la Responsabilité civile

EN MATIÈRE

D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

« Une législation surannée, une jurisprudence sans flexibilité ne sont pas les moindres fléaux d'une Société. »

(Ch. SAINCTELETTE *Rev. crit.*, 1884, p. 178).

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

SOUTENUE DEVANT LA

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le Mardi 17 Novembre 1908, à 1 heure 1/2

PAR

L. BARTHOLOMOT

Président : M. Eugène GAUDEMET, Professeur.

Suffragants : M. DESLANDRES, Id.

M. MARTIN, Id.

LYON

IMPRIMERIE PAUL LEGENDRE & Cie

14, rue Bellecordière, 14

1908

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542705_0031

UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

De la Responsabilité civile

EN MATIÈRE

D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

« Une législation surannée, une jurisprudence sans flexibilité ne sont pas les moindres fléaux d'une Société. »

(Ch. SAINCTELETTE. *Rev. crit.*, 1884, p. 178).

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

SOUTENUE DEVANT LA

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le Mardi 17 Novembre 1908, à 1 heure 1/2

ACAD. DIJON BIBL.

PAR

L. BARTHOLOMOT

Président : M. Eugène GAUDEMET, Professeur.

Suffragants : M. DESLANDRES, Id.
M. MARTIN, Id.

LYON
IMPRIMERIE PAUL LEGENDRE & Cie
14, rue Bellecordière, 14
1908

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Bosc. — Essai sur les éléments constitutifs du délit civil. Thèse Montpellier, Paris 1901.

A. Colin. — Les solutions juridiques du problème de l'automobilisme dans l'Université de Paris, 1906.

Demolombe. — Cours de code Napoléon. Paris 1882 (tome XXXI).

Domat. — Les lois civiles dans leur ordre naturel. Paris 1767.

Dortu. — De la circulation des automobiles. Thèse, Paris 1904.

Dorville. — De l'intérêt moral dans les obligations. Thèse, Paris 1901.

Fenet — Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil. Paris 1836 (tome XIII).

Fromageot. — De la faute comme source de la responsabilité en droit privé. Thèse, Paris 1891.

Aug. Gauthier. — Des restrictions apportées par voie d'interprétation judiciaire au droit de propriété. Thèse, Paris 1902.

Grandmoulin. — Unité de la responsabilité. Thèse, Rennes 1892.

P. Haber. — L'automobile devant la loi. Thèse, Paris 1903.

Huc. — Commentaire théorique et pratique du Code civil. Paris 1895.

De Ihering.— De la faute en droit privé, traduction O. de Meulenaere, Paris 1890.

Imbreq.— L'automobile devant la justice. Paris 1904.

Josserand. — L'automobile et le droit (Conférence faite à l'Automobile-Club du Rhône, le 12 février 1908). Lyon 1908.

Josserand.— De l'abus des droits. Paris 1905.

Josserand.— Responsabilité du fait des choses inanimées. Paris 1897.

Larombière.—Théorie et pratique des obligations. Paris 1857.

Laurent.— Principes de droit civil français, 2e édition. Bruxelles 1876.

Fr. Martin.— La responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles. Bâle 1907.

Meili Fr. — Die Kodifikation des Automobilrechs. Eine Studie IV, 188 p. gr. 8°, Wien, Manz 1907.

Pisier. — De la responsabilité du fait des choses. Fondement juridique. Thèse, Paris 1899.

Planiol. — Traité élémentaire de droit civil, 3e édition. Paris 1905.

Porcherot.— L'abus de droit, Thèse, Dijon 1901.

Reynaud.— L'abus du droit. Thèse, Paris 1904.

Ch. Sainctelette.— De la responsabilité et de la garantie. Paris 1884.

G.-L. Sainctette. — Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accidents (Etude de jurisprudence). Paris 1908.

Salanson.— De l'abus de droit. Thèse, Paris 1903.

Saleilles.— Les accidents du travail et la responsabilité civile. Paris 1897.

Saleilles. — Le risque professionnel dans le code civil (*La Réforme sociale*, 1898, I, p. 634 à 667.

Saleilles.— Compte-rendu d'une thèse de doctorat (*Revue Bourguignonne de l'Enseignement supérieur*, 1894, p. 647 à 666.

Saleilles.— Essai d'une théorie générale de l'obligation d'après le projet de code civil allemand. Paris 1890.

Savoye.— De la responsabilité civile du propriétaire d'automobile en cas d'accidents. Thèse, Paris 1908.

SOURDAT.— Traité général de la responsabilité, 5e édition. Paris 1902 (2 volumes).

TARBOURIECH. — La responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. Paris 1896.

TEISSEIRE.— Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité. Thèse, Aix 1901.

Articles de Revues

Annuaire de législation étrangère de la Société de législation comparée, 2e série, III.

Revue des Etudes législatives, 1907, p. 603 et suiv. Le droit de l'automobile, par le professeur MEILI, de Zurich.

Bulletin de la Société d'études législatives

Années

1905. Rapport de M. SALEILLES sur l'abus de droit.

1907-1908. Etudes, rapports et discussions sur une proposition de loi relative à la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles.

Revue Critique de Législation et de Jurisprudence

1883. SAUZET. — Responsabilité des patrons.

1884. SAINCTELETTE.— De l'importance et de la difficulté de l'appréciation du fait, p. 178 et s.

1885. Compte-rendu, par M. Louis SARRUT, d'un ouvrage de M. Féraud-Giraud intitulé : Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer, p. 135 et s.

1886. LABBÉ.— Examen doctrinal, p. 433 et s.

— LYON-CAEN. — Examen doctrinal, p. 358 et s.

— LEFEBVRE. — Responsabilité contractuelle et délictuelle, p. 485 et s.

— LEFEBVRE.— Responsabilité du patron envers l'ouvrier.

— F. WORMS.— Compte de l'ouvrage de M. Sainctelette intitulé : De la responsabilité et de la garantie, p. 540 et s.

1888. Marc Gérard.— Louage de service et responsabilité des patrons, p. 426 et s.
1905. Planiol.— Etude sur la responsabilité, p. 277 et s.
1906. Hugueney.— L'idée de peine privée en droit contemporain, p. 416 et s.
— Jaubert.— L'article 1382 du Code civil et la justice d'équité, p. 562 et s.
— Planiol.— Etuce sur la responsabilité (fait des choses), p. 80 et s.
— Ripert.— Sur le contrat de travail ; rapport de M. Perreau ; observations de M. E. Châtelain et réponse, p. 538 et s.

Revue trimestrielle de Droit Civil

Années
1902. J. Charmont.— L'abus du droit, p. 113.
1906. Marc Desserteaux. — Abus de droit ou conflit de droits, p. 119 et s.
1908. Alb. Wahl. — La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles.

Revue Politique et Parlementaire

1908. A. Colin. — L'accident d'automobile et la loi, p. 120 et s.
— P. Dupuich.— L'accident d'automobile et la loi, p. 309 et s.

Notes sous arrêts

Boistel : Dal. 1901, 1, 41.
Dupuich : Dal. 1897, 1, 537.
Esmein : Sir. 1897, 1, 17.
— — 1898, 1, 17.
— — 1898, 1, 65.
— — 1899, 1, 497.
Gény. Pand. fr. 1896, 1, 337.
Hauriou : Sir. 1897, 3, 33.
Josserand : Dal. 1900, 2, 289.
— — 1904, 2, 257.
— — 1905, 2, 417.
— — 1906, 2, 249.
— — 1907, 1, 177.
— — 1907, 1, 436.
Labbé : Sir. 1871, 1, 9.
— — 1884, 4, 25.
— — 1889, 4, 1.
— — 1890, 4, 17.
Lyon-Caen : Sir. 1885, 1, 129.
Percerou : Dal. 1902, 2, 401.
Planiol : Dal. 1896, 2, 457.
— — 1897, 1, 537.
— — 1903, 2, 329.
— — 1906, 1, 457.
— — 1907, 2, 17.
Alb. Tissier : Sir. 1901, 1, 497.

INTRODUCTION

Automobilistes et piétons, tels sont les personnages d'une scène relativement nouvelle, dans lesquels on voit communément des antagonistes : d'un côté la machine infernale, s'annonçant de loin par un grondement sourd, bondissant aussitôt, pour disparaître aussi vite, dans un nuage ; de l'autre, le paisible piéton qui, lui, veut jouir du paysage et aller son train sans être inquiété — d'un côté une industrie naissante bouleversant tous les usages et tous les droits acquis ; de l'autre de braves gens qui se font écraser — d'un côté des individus contre lesquels les lois actuelles sont impuissantes ; de l'autre les victimes de cette impuissance.

Dois-je dire que cette machine infernale est conduite par des gens qui, pour ne pas être à pied, sont tout aussi braves que les piétons qui leur montrent le poing, tout aussi désireux qu'eux de la liberté de la route et du grand air ! Sans affirmer que les automobiles causent beaucoup moins d'accidents

que les voitures d'enfants (?) (1), qu'il nous soit permis, dès maintenant, de dire que le nombre de ces accidents est singulièrement grossi et l'animosité à l'égard de leurs auteurs exagérée par la nouveauté même du mode de locomotion. Les routes, sans avoir été établies en vue de la circulation automobile, ne sont nullement incompatibles avec cette circulation ; aussi essaierons-nous d'appliquer les textes actuels à tous les usagers de la route, aux automobilistes même.

Que ces antagonistes (automobilistes et piétons) viennent à se rencontrer, à s'entrechoquer, le dommage naîtra ; qui le réparera ou le subira ?

C'est donc sur le terrain juridique que nous allons les suivre ; nous avons trouvé la lutte assez chaude, assez intéressante et sérieuse à la fois, pour faire de son étude un sujet de thèse.

Nous avons pensé que les droits que chacun de ces adversaires prétend faire valoir à l'encontre de l'autre, étaient assez contreversés, que les torts qu'ils se reprochent mutuellement étaient assez sérieux pour mériter une étude.

La route est-elle la propriété exclusive du piéton, libre d'en faire un champ de foire ? Est-elle, au contraire, le champ de courses des automobilistes ? N'y a-t-il pas des règlements suffisamment précis pour maintenir les uns et les autres dans leurs droits respectifs et dans une mesure raisonnable ? Enfin, en

---

(1) Rapporté au Reichstag, dans la séance du 28 avril 1906, par le député Groeber.

cas de choc, de rencontre — employons de suite le terme consacré — d'accidents, n'y a-t-il pas des lois qui puissent s'appliquer en ménageant l'essor de l'industrie automobile, tout en sauvegardant les droits du piéton ?

Bref, en cas d'accident d'automobile, où ira la responsabilité et d'après quels principes l'établira-t-on ?

Cette étude est donc une étude de la responsabilité civile appliquée aux cas d'accidents d'automobiles ; les principes dominant la matière sont présentés au code civil dans le chapitre II du titre 4 du livre troisième ; les articles 1382-1383 sont généralement compris comme exigeant une faute pour engager la responsabilité ; les suivants s'occupent de la responsabilité du fait d'autrui ou des choses que l'on a sous sa garde ; la théorie classique les présente tous comme établissant le principe : *point de responsabilité sans faute ;* on peut lui opposer la théorie dite objective faisant abstraction de la faute pour s'en tenir davantage au dommage et à la réparation qu'elle fonde sur l'idée de risque ou de causalité.

C'est cette dernière théorie qui inspirera toute notre étude et qui nous permettra de déduire les conséquences applicables aux accidents dont nous venons de parler.

Mais il serait téméraire de vouloir considérer comme définitivement acquises et fixées des notions aussi controversées que celles de la responsabilité civile et de prétendre substituer, sans discussion aucune, la théorie, assez nouvelle et hardie, du risque,

à celle très ancienne et classique de la faute.

Nous préférons suivre en cela M. Planiol, quand il dit : (1) « La vérité définitive ne s'est pas encore dégagée. Il est permis de se demander s'il en existe une et si nous verrons jamais se produire autre chose que des opinions individuelles ». C'est à cette autorité que nous ferons appel pour nous permettre d'émettre à notre tour une opinion. Nous sommes déjà excusés et encouragés à la fois, car, dit encore M. Planiol : « C'est déjà un grand effort que d'essayer de fixer ses propres idées » (2).

Essayons donc de fixer les nôtres, trop heureux si, faisant abstraction des idées traditionnelles et routinières, nous arrivons à dégager un semblant de vérité, une opinion qui puisse avoir le mérite d'être réfléchie et personnelle autant que possible.

Deux parties nous paraissent tout indiquées : une première dans laquelle nous chercherons, le plus rapidement possible, une base à la responsabilité civile ; une seconde dans laquelle nous tirerons les conclusions applicables en matière d'accidents d'automobiles.

Les textes étant très vagues, les opinions des auteurs assez divergentes, la jurisprudence même très flottante, nous nous croyons par là même obligés de commenter ces textes relatifs à la responsabilité civile en général, d'analyser ces opinions d'auteurs,

---

(1) et (2). *Revue critique de Législation et de Jurisprudence.* Paris 1905, p. 277 et suivantes.

d'interpréter les décisions jurisprudentielles, afin de fournir notre explication et de pouvoir nous demander, en connaissance de cause, si, en l'état actuel de la législation, réparation peut être accordée aux victimes d'accidents d'automobiles.

PREMIÈRE PARTIE

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN GÉNÉRAL

De tout temps, le problème de la responsabilité s'est présenté avec un intérêt capital ; nous ne chercherons pas à faire des incursions dans l'antiquité et dans notre droit ancien pour l'établir, et nous sommes bien sûrs de ne pas faire une affirmation téméraire et sujette à controverse en soutenant que cet intérêt s'est présenté sous un aspect encore plus saisissant le jour où le progrès, poussé par la science, s'est manifesté sous les formes toujours plus rapides des moyens de transport pour arriver à la locomotion automobile. Cet intérêt a pris des proportions gigantesques le jour, encore tout proche de nous, où les automobiles se sont hasardées sur des routes dont le piéton et le voiturier se croyaient être les seuls maîtres. A chaque industrie son risque inhérent ; cette industrie naissante n'en a pas été

exempte, et ce risque est apparu sous la forme d'inconvénients et d'accidents multiples ; d'où nouveaux dommages, nouvelle responsabilité et tâtonnements nombreux pour lui trouver une base.

Voyons donc, tout d'abord, ce que l'on entend par responsabilité. La responsabilité est l'obligation de répondre, d'être garant de certains actes ou faits. Le mot ne se prête pas à une définition bien rigoureuse, précisément à cause des nombreuses applications qui peuvent en être faites, et ce n'est que par une analyse assez complexe que l'on peut en découvrir les éléments pour en préciser la signification.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilités pénale, contractuelle et délictuelle

Une ligne de démarcation bien nette sépare la responsabilité pénale de la responsabilité civile : la première entraînant, à la suite d'une infraction aux règles destinées à assurer l'ordre social, une peine réclamée au nom de la société ; la seconde donnant lieu à une réparation civile, à des dommages-intérêts réclamés par la partie lésée.

La majorité des auteurs distingue la responsabilité civile suivant qu'elle prend naissance à l'occasion d'un contrat et de son inexécution ou exécution imparfaite, ou suivant qu'elle se manifeste en dehors de tout contrat.

Nous nous rallierons à cette majorité en nous refusant à suivre les partisans de l'unité de la responsabilité, M. Lefebvre, par exemple, qui ramène tout à l'idée de faute, à l'idée de responsabilité délictuelle.

Sans nous arrêter à des discussions de détail, nous admettrons donc avec M. Labbé que cette dualité de la responsabilité est l'A. B. C. du droit, qu'il n'y a aucun intérêt, aucune justification non plus à apporter au principe proposé de l'unité de la responsabilité.

Nous nous séparons ainsi de M. Planiol, qui ne voit ni sens, ni raison d'être à cette dualité et trouve l'existence d'une obligation antérieure dans les deux cas de responsabilité ; pour nous, au contraire, la responsabilité contractuelle seule a sa source dans une obligation antérieure établie d'un commun accord et dont la nature, le but et la force la font différer totalement de la responsabilité délictuelle, qui prend naissance à l'occasion d'un fait ; elle se justifie par des principes d'équité qui ne dépendent d'aucun accord, même tacite ; enfin si une responsabilité quelconque est encourue, en dehors des termes du contrat, elle est toute différente de la première et, pour exister à côté d'elle, ne l'empêche pas d'avoir son caractère propre, sa nature et son but entièrement distincts (1).

Un exemple nous aidera à préciser : soit le cas d'un dépôt volontaire ; si les parties n'ont rien spécifié dans l'écrit servant à le prouver, leurs relations sont régies par l'article 1927 du Code civil, qui dispose que « le dépositaire doit apporter dans la garde

---

(1) Tarbouriech : Responsabilité contractuelle et délictuelle. Thèse : Paris 1889.

de la chose déposée les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent » ; mais les parties peuvent également convenir (article 1928 Code civil) que le dépositaire répondra de toute espèce de faute ; bref, la responsabilité est réglée par un accord présumé ou réel ; les parties peuvent faire varier à leur gré l'obligation antérieure d'où elle découle. Tandis que le déposant, pour obtenir vis-à-vis du dépositaire réparation du préjudice subi, doit simplement prouver que ce dépositaire n'a pas apporté dans la garde de la chose déposée les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses lui appartenant, il devra, vis-à-vis d'un tiers quelconque, établir (d'après l'opinion commune) une faute précise, un manquement à une obligation légale, si l'on veut, mais aucun accord n'est intervenu entre le propriétaire de la chose et le tiers poursuivi et peu importe les soins apportés par ce dernier à l'égard de ses propres choses ; ils sont complètement étrangers l'un à l'autre et n'ont, par conséquent, pu régler à l'avance les conditions ni l'étendue de la réparation à fournir ; la cause de l'obligation n'est plus du tout la même.

Grandmoulin s'étonnera (1) qu'il y ait délit ou quasi-délit dans le second cas, alors que dans le premier nous nous refusons à l'admettre. C'est une pure question de mots qui ne gêne en rien la réparation du

---

(1) Grandmoulin : De l'unité de la responsabilité. Thèse Rennes, 1892, p 19.

dommage ; on a que faire de ce délit dans le cas de réparation due par le dépositaire au déposant, suffisamment protégé par les termes mêmes de son contrat.

Nous ne nous arrêterons donc pas à ces discussions qui nous paraissent être futiles, pas plus qu'aux arguments tout à faire peu sérieux, à notre avis, que donne Grandmoulin, spécialement page 20 de sa thèse précitée : il attache à la qualification de délit comme une vertu réparatrice ; de ce qu'il n'y a pas délit, ce n'est pas à dire que le dommage doive rester sans réparation. Que nous importe le mot ; le principal, c'est la réparation et nous avons montré qu'on y arrive avec l'idée de contrat, sans y mêler celle de délit, dont nous n'avons que faire.

Non contents d'ériger en dogme cette idée de faute pour servir de préface à l'étude des délits et quasi-délits, des auteurs, en effet, ont encore imaginé de transporter toute la théorie de la faute en la matière des contrats. Pour M. Lefèbvre, toute responsabilité est nécessairement délictuelle et toute la théorie juridique de la responsabilité est écrite dans l'article 1382 du Code civil (1).

D'autres auteurs, loin de fonder toute responsabilité sur l'idée de faute et de faire de la responsabilité contractuelle une véritable responsabilité délictuelle, n'ont pas cru impossible de ramener ou,

---

(1) *Rev. crit. de législation et de jurisprudence*, 1886, p. 485 et suiv.

tout au moins, d'apparenter, dans certains cas, la responsabilité délictuelle à la responsabilité contractuelle (1). Nous ne faisons qu'indiquer cette idée, à laquelle nous reviendrons, du reste ; elle démontre assez bien la justesse de la réflexion faite au début : tout en la matière n'est guère qu'opinion.

Mais disons, dès maintenant, qu'il n'est nullement nécessaire, à notre avis, d'introduire l'idée de délit ou de quasi-délit dans la théorie des contrats ; le délit et le quasi-délit peuvent s'y mêler, mais il s'agira de les en dégager et de séparer la responsabilité délictuelle de la responsabilité contractuelle ; celle-ci est celle que les parties ont eu en vue, celle qu'elles ont formellement établie par leurs conventions ou, du moins, celle qui en découle naturellement : dans le dépôt, le dépositaire s'engage à rendre la chose déposée, et il est tout naturel et très conforme aux principes du droit qu'il soit passible de dommages-intérêts s'il ne la représente pas, et cela sans qu'il soit nécessaire, ni même utile de faire intervenir la notion de faute, ni d'envisager le contrat comme une loi spéciale (2) ; les parties ont convenu en toute liberté ; elles se sont obligées ; si l'une d'elles ne peut remplir son obligation, c'est bien à elle à faire la preuve de l'impossibilité absolue, du cas fortuit qui la dégagera de cette obligation et, cela, sans aucune autre idée que celle d'accord, de contrat.

---

(1) Sauzet : Responsabilité des patrons, *Revue critique*, 1883. — Sainctelette : Responsabilité et garantie.

(2) Cf. Grandmoulin, Thèse précitée, p. 5.

Maintenons donc la distinction de la responsabilité contractuelle d'une part et de la responsabilité délictuelle d'autre part, sans entrer dans des discussions qui nous entraîneraient trop loin.

Sans doute, nous l'avons dit, elles peuvent être réunies, c'est-à-dire qu'à l'occasion d'un contrat l'une des parties peut être tenue et en vertu de ce contrat et en vertu d'un délit ou quasi-délit, d'une faute si l'on veut, en vertu même de sa seule qualité de détenteur et sans faute aucune (c'est ce dernier cas que nous nous efforcerons d'établir dans la suite), mais, pour être réunies, ces deux responsabilités n'en sont pas moins distinctes, de même qu'un fait unique peut faire encourir une responsabilité pénale et une responsabilité civile qui, pour être réunies, n'en sont pas moins distinctes elles aussi.

Nous écarterons donc de notre plan, avec la responsabilité pénale, la responsabilité contractuelle, toutes deux distinctes, à notre avis, de la responsabilité délictuelle que nous nous proposons d'étudier et à laquelle elles peuvent être mêlées.

Nous entreprenons cet exposé à la seule fin de bien poser la question, nous l'avons déjà fait entendre, et de faciliter les applications que nous aurons à faire du principe de la responsabilité civile, que nous allons essayer de dégager (si tant est qu'il en existe un).

La responsabilité civile se présente tantôt avec le caractère délictuel, tantôt avec le caractère quasi-délictuel, suivant que l'on rencontre, ou non, l'intention dans l'agent responsable.

Cette distinction faite, on s'entend généralement pour reconnaître à ces deux faces de la responsabilité civile les points de ressemblance qui suivent : et d'abord on ne saurait être responsable sans avoir la volonté et l'intelligence suffisantes, ou tout au moins la conscience; un enfant en bas âge, un fou ne sont pas responsables de leurs actes; c'est en quelque sorte l'élément subjectif, que l'on doit rechercher dans la personne responsable. Il faut, de plus, un fait quelconque, comme le dit l'article 1382 et comme l'explique l'article suivant : fait d'imprudence, de négligence, abstention même; il est nécessaire que ce fait cause un dommage, dommage moral tout aussi bien que matériel, atteignant la victime dans son honneur, dans ses affections même. La preuve du préjudice moral, comme celle du dommage matériel doit être fournie, par celui qui le subit et en réclame réparation : c'est dire qu'il doit être sérieux et personnel; mais, une fois cette preuve établie, nous estimons que ce sentiment de souffrance intime doit être atténué dans la mesure du possible et que, faute de réparation plus adéquate, l'argent en fera fonction; nous n'entrerons pas dans les détails de cette réparation par l'argent et nous nous contenterons de renvoyer à la thèse de M. Dorville (1) où est parfaitement établie cette fonction satisfactoire; cet auteur montre, en effet, comment l'argent peut atténuer, au

---

(1) Dorville : De l'intérêt moral dans les obligations. Thèse, Paris, 1901.

moyen de sensations agréables et de divertissements divers que procure son emploi, le sentiment douloureux dont le demandeur apporte la preuve. Il conclut fort bien, avec M. Boistel (1), que, « de ce qu'on ne peut faire mieux, ce n'est pas une raison pour ne rien faire du tout ».

Les décisions nombreuses de jurisprudence que rapporte M. Dorville, et que nous éviterons d'énumérer et de commenter, relatent l'attribution de dommages-intérêts dans le cas de préjudice moral, comme conforme à l'article 1382 du Code civil. Citons, comme particulièrement affirmatifs, les arrêts suivants : Cour d'Aix, 1re Chambre, 14 juin 1870. Dal. 1872, 2, 97 et la note; Cour d'Angers, 12 juillet 1872. Dal. 1872, 5, 386, nº 3; Cour de Bordeaux, 2e Chambre, 30 novembre 1881. Sir. 1882, 2, 183.

Nous insistons spécialement sur cette idée de dommage moral, parce qu'il arrive que, dans la matière qui fera l'objet de notre seconde partie, c'est souvent la seule ou, tout au moins, la principale, base de l'action.

Enfin M. Dorville (2) formule cette conclusion, qui sera la base de nos développements, à savoir que, dans l'attribution des dommages-intérêts, l'idée de réparation doit être l'idée dominante et que l'*inutilité* apparaît *manifeste* de recourir à l'*idée de faute*

---

(1) Boistel : *Philosophie de droit*, t. I, p. 463.
(2) Dorville, Thèse, p. 359.

qui est, pour la théorie des dommages-intérêts, un *appui aussi dangereux qu'illégal*.

Sur la question de faute, les auteurs ne sont, en effet, plus d'accord : est-il nécessaire que ce fait dommageable soit arrivé par la faute ou, tout au moins, par l'imprudence ou la négligeance de son auteur ?

C'est là le point essentiel de la théorie, celui sur lequel nous avons l'intention d'insister particulièrement, parce que, seul, le parti que nous prendrons légitimera toutes nos déductions en matière d'accidents d'automobiles.

Non, dirons-nous catégoriquement, au risque de rompre avec toutes les autorités (déjà anciennes en partie) de la doctrine. Il peut se faire que cet élément que l'on s'obstine à rechercher dans tout fait dommageable, que cette faute donne un point d'appui plus sûr aux solutions de la jurisprudence, il peut se faire qu'il ait suffi, durant toutes les époques qui ont précédé, à réparer le dommage, parce que, dans tout dommage sujet à réparation, on pouvait le faire apparaître (avec plus ou moins d'ingéniosité) ; mais nous essaierons de soutenir qu'à l'heure actuelle, malgré tous les efforts qu'on puisse déployer pour découvrir la faute, il y a des cas où son existence est insoutenable, où le dommage existe bien réellement pourtant, et où la victime a droit à une réparation, parce qu'elle non plus ne se trouve en faute, et qu'en présence de deux activités qui se contrarient, sans commettre la moindre faute, même la moindre imprudence, il est indiscutable que celle-là qui est

lésée a droit à une réparation. C'est la théorie objective que nous voulons présenter, avec des preuves à l'appui, pour la substituer, dans certains cas de responsabilité, à la théorie subjective classique.

Ebauchée par M. Saleilles dans un article de la *Revue bourguignonne de l'Enseignement supérieur* en 1894, la théorie objective a été reprise et développée par cet auteur en 1897, dans un ouvrage intitulé : « Les accidents du travail et la responsabilité civile ». Presque en même temps, M. Josserand faisait paraître une brochure intitulée : « De la responsabilité du fait des choses inanimées », et donnait de sérieux arguments en faveur de la théorie nouvelle. M. Teisseire a, plus récemment (1901), dans une thèse de doctorat, combattu la notion de faute pour lui substituer celle du simple fait comme fondement de la responsabilité.

Ce sont des considérations de logique et d'équité qui nous permettront d'établir notre théorie.

Nous verrons que rien dans les textes ne va à l'encontre de cette théorie ; que les textes même autorisent à en faire l'application ; nous en donnerons une justification ; enfin l'examen de quelques réflexions des auteurs et de quelques solutions jurisprudentielles nous permettra de rejeter franchement, dans certains cas, la notion de faute, parce que, dans ces cas, le dommage doit être réparé, sans que la faute puisse pourtant apparaître.

CHAPITRE II

Justification de la théorie dite « objective » en matière de responsabilité civile.

Nous voudrions, avant d'entrer en matière, dire un mot seulement du qualificatif que nous mettons en avant : théorie « objective », disons-nous ; certes, ce n'est pas par pure forme que nous choisissons ce terme, parce qu'il s'oppose parfaitement bien à celui de subjective dont on qualifie la théorie classique. Ce n'est pas une querelle de mots que nous cherchons ; aussi allons-nous rapidement attacher à ces termes des idées que la suite de nos développements aura pour mission de préciser.

Quand nous disons « objective », nous voulons faire entendre que notre théorie s'attache à la matérialité des faits plutôt qu'à la faute, au dommage plutôt qu'à l'intention de l'agent, au fait lui-même, plutôt qu'à l'obligation plus ou moins précise que l'on met toujours en avant.

Qu'on la qualifie de théorie du risque, en ce sens que chacun subit le risque de son fait ou de sa chose, soit, mais cette expression nous semble moins expressive et moins nette, car on peut, semble-t-il, aussi bien dire qu'il s'agit du risque de ses fautes, et c'est précisément la notion de faute que nous voulons faire disparaître derrière celle de dommage.

C'est la même idée qu'exprime M. Saleilles (1) quand il propose d'expliquer comme il suit l'article 1382 du Code civil : « Tout fait quelconque de « l'homme accompli dans des conditions telles que, « d'après les usages reçus et les convenances so- « ciales, il implique qu'il soit fait aux risques et périls « de celui qui en est l'auteur, oblige ce dernier à ré- « parer le dommage qu'il a causé ».

SECTION Ire

Les Textes ne contredisent pas notre théorie

Rien, dans les textes, disons-nous, ne va à l'encontre de cette théorie : « Tout *fait* quelconque de l'homme », dit l'article 1382 du Code civil ; il est vrai que le membre de phrase final semble compléter l'idée en y ajoutant un autre élément : « oblige celui par la *faute* duquel il est arrivé » ; mais ce mot de faute a-t-il bien toute l'importance qu'on a voulu lui

---

(1) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1905. — Rapport de M. Saleilles sur l'*Abus du droit*, p. 338.

attribuer et ne peut-on pas voir là une simple tautologie ? Le législateur, en effet, n'a-t-il pas tout simplement voulu éviter de répéter ce mot « fait », qu'il venait d'employer, et n'est-ce pas pour donner à sa phrase un peu plus d'allure et d'élégance qu'il l'a changé en faute ? Bref, n'est-il pas permis de croire que ce mot a pour but de désigner l'auteur volontaire du fait et de traduire, avec M. Saleilles, le mot «faute» par « initiative » ?

Du reste, l'article suivant diminue sensiblement l'intérêt qu'on attache communément à cette idée de faute, en faisant un cas de responsabilité de la simple négligence ou imprudence (rapprochées, non plus de la faute, mais du fait) ; n'est-ce pas là une faute bien générale, bien commune, n'en est-ce pas plutôt point du tout, bien souvent? Ici, encore, n'est-il pas permis de croire qu'il s'agit simplement d'un fait d'imprudence ou de négligence sans ériger ce fait en faute ?

Si nous nous reportons, en effet, au recueil de Fenet (1), nous ne trouvons pas tellement évident le maintien de la théorie de la faute.

Et, d'abord, si nous jetons un coup d'œil sur la discussion à laquelle a donné lieu, au Conseil d'Etat, la rédaction de l'article 1382, nous remarquons qu'un exemple avait d'abord été donné, le voici : « Si d'une maison habitée par plusieurs personnes il est jeté sur un passant de l'eau ou quelque chose qui lui cause un dommage, ceux qui habitent l'apparte-

---

(1) Fenet : *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*, Paris 1836, t. XIII, p. 450 et suiv.

ment d'où on l'a jetée sont tous solidairement responsables ». Sur une observation de M. Miot, le principe fut seul conservé et l'exemple supprimé. Mais il est intéressant de constater, par la simple lecture de cet exemple, qu'un individu était rendu responsable sans faute aucune, à moins qu'on ne veuille ériger en faute le fait d'habiter une maison d'où il est jeté quelque chose causant un dommage à un passant ! Notre ancien droit présentait, du reste, une solution analogue, accordant une action en dommages-intérêts au passant blessé par un objet lancé d'un appartement ; l'action était donnée contre celui qui habitait l'appartement, et, bien plus, la victime avait une action subsidiaire contre le propriétaire de la maison (1).

Nous trouvons également, dans l'exposé des motifs par M. Treilhard, diverses remarques qui montrent bien que les rédacteurs de la loi n'avaient pas uniquement en vue la faute et qu'ils ne s'opposaient pas à la répression équitable d'un dommage causé par un simple fait. « Dans les quasi-contrats, comme dans les délits, dit l'orateur, l'obligation résulte d'un *fait* ». Puis il parle des grands principes de morale si profondément gravés dans le cœur de tous les hommes. C'est assez dire que le législateur ne croyait pas le droit autant éloigné de la morale et de l'équité que veulent le faire entendre certains partisans irréductibles de la faute. Plus loin, Treilhard répète (2) :

---

(1) Bourjon : Droit commun de la France, liv. VI, tit. 3, ch. V, sect. 1re, § 4.

(2) *Id.*, p. 467.

« Celui qui, par son *fait*, a causé du dommage est tenu de le réparer ».

Le rapport fait par M. Bertrand de Greuille (1) n'est pas moins suggestif : « Tout individu est garant de son fait, c'est une des premières maximes de la société ».

Voyons les articles du code qui suivent.

L'article 1384 pose le principe de la responsabilité du fait d'autrui et établit, dit-on, une présomption de faute.

Puisque nos adversaires raisonnent sur ce mot de faute qu'ils trouvent inséré dans l'article 1382, qu'il nous soit permis, à notre tour, de faire remarquer que l'article 1384 n'emploie pas le mot faute ; rien, dans le texte, n'empêche de considérer les articles 1382-1383 comme applicables aux faits personnels seulement ; pour le fait d'autrui le législateur aurait uniquement considéré, pour établir la responsabilité, le rapport de subordination existant entre les deux personnes dont l'une est responsable de l'autre ; sans doute, on peut se soustraire à cette responsabilité en prouvant l'impossibilité dans laquelle on s'est trouvé d'empêcher le fait qui y donne lieu, mais il n'est nullement prouvé que ce soit là une présomption de faute.

De plus, alors que les père et mère, les instituteurs et artisans peuvent se décharger de cette responsabilité, en prouvant qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui lui donne lieu, les maîtres et commettants restent tenus, alors même qu'ils fourniraient la

(1) *Id.*, p. 474.

même preuve. Cette remarque renforce encore cette idée que rien dans le texte ne fait allusion à la faute et que c'est bien sur une autre base qu'il faut chercher à établir la responsabilé, comme nous essaierons de le faire.

L'article 1384 pose également le principe de la responsabilité des choses que l'on a sous sa garde, et cela, sans indiquer qu'on puisse se décharger en prouvant l'absence de faute, sans indiquer non plus qu'il y ait présomption de faute; pourquoi, dès lors, ajouter au texte?

S'il est vrai que les articles 1382-1383 posent comme principe que l'on réponde de sa faute, et de sa faute seulement, rien, dans les articles qui suivent, n'autorise semblable déduction pour les cas de responsabilité du fait d'autrui et des choses que l'on a sous sa garde; rien n'autorise non plus à dire qu'il y ait là une présomption de faute sous-entendue, présomption qu'il serait permis de détruire dans un cas, alors que, dans un autre, on ne pourrait aller contre.

Si nous arrivons à l'article 1385, nous sommes toujours autorisés à dire que rien dans les textes ne s'oppose à la suppression de l'idée de faute. Où la voyons-nous, en effet, indiquée? On ne nous dit pas non plus que le propriétaire puisse se décharger de la responsabilité qu'il encourt en faisant la preuve qu'il n'a pu empêcher le fait; il n'y a pas non plus, de présomption de faute indiquée et le terme employé au début de l'article 1385 est tout à fait significatif: le « propriétaire », dit-il.

Nous écartons, pour l'instant, l'article 1386 que nous retrouverons dans la suite.

Mais disons, dès maintenant, que rien ne s'oppose à l'admission de la théorie de la responsabilité objective, dans le cas de dommage causé par une chose, un animal et même un préposé, puisque rien dans les textes n'impose formellement l'idée de faute comme base de la responsabilité dans ces différents cas.

Nous dirons plus et allons essayer d'établir que la suite des articles relatifs aux délits et quasi-délits fonde elle-même cette théorie; non seulement les textes ne s'y opposent pas, mais ils l'établissent formellement.

SECTION II

LES TEXTES ÉTABLISSENT MÊME NOTRE THÉORIE

Laissons de côté, pour le moment, la responsabilité des faits personnels.

L'article 1384 débute par une phrase tout à fait générale : « On est responsable, non seulement du dommage que l'on cause par son propre *fait*, mais encore de celui qui est causé par le *fait* des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

Si les articles 1382-1383 imposent la charge de la preuve au demandeur, qui doit *prouver la faute* du défendeur, il n'en est plus de même dans l'article 1384 :

il la présume du moins, nous dit-on. Nous nous sommes déjà demandé d'où l'on pouvait bien extraire cette présomption; mais, au moins, il est un cas indéniable, où la personne déclarée responsable ne peut échapper à cette responsabilité; les père et mère, les instituteurs et artisans peuvent, sans doute, prouver qu'ils n'ont pu empêcher le fait sur lequel on cherche à fonder leur responsabilité; mais les maîtres et les commettants ne peuvent faire cette preuve; ils sont encore présumés en faute, nous répondent les partisans du système de la faute; elle existe amplement; ces maîtres et ces commettants ont commis une faute très grave en choisissant comme domestiques ou préposés des individus capables de causer par leur fait un dommage à autrui.

Nous avouons trouver injustifiable cette sévérité à l'égard des maîtres et commettants, et sans fondement sérieux cette présomption contre laquelle ils ne peuvent se débattre; ils sont responsables, non parce qu'ils sont présumés en faute, mais parce qu'ils sont commettants, et c'est par un détour ingénieux qu'on présume une faute que la loi elle-même n'a pas présumée.

L'argumentation de M. Josserand (1) nous semble parfaitement prouver que, non seulement les textes ne s'opposent pas à l'admission de la théorie objective en matière de responsabilité du fait des choses

---

(1) Josserand : *Responsabilité du fait des choses inanimées*' p. 73 et s.

inanimées, mais encore qu'ils l'établissent formellement. En effet, le paragraphe cinquième de l'article 1384 permet aux père et mère, aux instituteurs et aux artisans de se décharger de toute responsabilité, en prouvant qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité; de plus, les auteurs sont unanimes pour admettre, *a contrario*, que les maîtres et les commettants n'ont pas la faculté de fournir la même preuve; or, il est admis qu'un argument *a contrario* n'est valable qu'autant qu'il revienne à la règle générale, au droit commun; c'est donc que ce droit commun de la responsabilité du fait d'autrui est la responsabilité sans faculté possible de s'y soustraire, en prouvant l'absence de faute, la responsabilité absolue, bref la responsabilité sans faute.

Comme le fait remarquer M. Josserand, le premier alinéa de l'article 1384 met sur la même ligne la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde et celle du fait d'autrui ; c'est donc que ces deux responsabilités peuvent être encourues sans que la victime ait à fournir la preuve d'une faute.

Le texte établit donc, indiscutablement, nous semble-t-il, la responsabilité sans faute, c'est la seule explication logique que nous trouvions à donner ; l'article 1384, en effet, a pris la précaution d'indiquer de quels moyens peuvent disposer certaines personnes, père, mère, instituteurs et artisans, pour échapper à la responsabilité; les commettants se voient enlever ces moyens, alors même qu'ils pourraient fournir la même preuve. C'est, nous dit-on, qu'ils ont commis une bien grave faute : celle d'avoir

fait un mauvais choix ; nous avons déjà dit ce que nous pensions de cette subtile interprétation d'un texte qui n'en réclame point et qui établit formellement la responsabilité sans faute.

Nous ne saurions mieux faire que de rapporter encore, à ce sujet, un passage de l'ouvrage précité de M. Josserand (1) : « Les domestiques ou les préposés » dit l'éminent professeur, « qui présentaient à leur entrée en service toutes les garanties désirables d'expérience, de savoir et de probité, peuvent parfaitement, à un moment donné, sortir du domaine des actes licites et commettre une faute délictuelle : le maître ou le commettant aura beau s'entourer de toutes les références, de toutes les précautions possibles, il restera exposé à des accidents de ce genre ; j'ai déjà quelque peine, en pareil cas, à comprendre la notion de faute qu'on persiste à placer à la base de son obligation, d'autant plus que la preuve contraire lui sera impitoyablement refusée et que la responsabilité *délictuelle* fonctionnera ainsi mécaniquement, en l'absence de tout *délit* ».

L'article 1385 est, lui aussi, tout à fait affirmatif ; plus de présomption, plus de moyen non plus de se soustraire à la responsabilité ; « le propriétaire est responsable », sauf, bien entendu, le cas de force majeure, dont nous aurons à nous occuper et que nous ne faisons que signaler pour l'instant.

---

(1) Josserand : *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 93, 94.

Si nous prenons l'article 1386, nous y voyons tout simplement une application du principe énoncé dans l'article 1384; nous le retrouverons, du reste, plus loin.

Donc, et c'est là la remarque capitale et de l'utilité la plus grande en notre matière : on est responsable, sans faute commise, par le seul fait d'un rapport (article 1384) ; on répond pareillement de ses préposés; on est de même responsable des animaux dont on est propriétaire et des choses que l'on a sous sa garde ; non seulement le texte ne s'oppose pas à ces conclusions, mais il y force ; la loi établit elle-même cette responsabilité qui ne peut être écartée que par la preuve directe du cas de force majeure.

Qu'est-ce donc que cette force majeure ?

Est-ce qu'un commettant sera toujours responsable de son préposé, est-ce qu'un propriétaire sera toujours responsable de sa chose ?

Tout en soutenant que le commettant, le propriétaire puissent être déclarés responsables, en dehors de toute faute, nous n'entendons pas dire qu'ils le soient dans tous les cas ; en dehors de la faute de la victime, sur laquelle nous aurons également à revenir, la force majeure dont ils peuvent faire la preuve leur permet, en effet, de se soustraire à la responsabilité.

Mais qu'entendre par là ?

Nous appellerons force majeure toute cause provenant de forces étrangères contre lesquelles les prévisions humaines sont impuissantes ; nous l'opposerons au cas fortuit dans lequel la cause, bien

que pouvant déjouer les prévisions humaines, bien que les forces humaines soient souvent impuissantes à la combattre, provient du fait même de l'auteur du dommage ou du fait de son préposé ou de sa chose, du fonctionnement de la machine, par exemple, dans le cas d'accident du travail. Ces réflexions ne pourront avoir le degré de clarté désirable que lorsqu'elles seront appuyées d'exemples que nous emprunterons aux décisions de la jurisprudence et qui feront l'objet d'une section à eux seules ; ces décisions nous permettront d'insister et de matérialiser, pour ainsi dire, nos arguments ; elles nous permettront de conclure que, dans certains cas, bien qu'il n'y ait aucune faute à relever contre l'individu déclaré reponsable, bien qu'il y ait cas fortuit, cet individu encourt cette responsabilité, conformément à l'article 1384 de notre Code civil, parce qu'il n'y a cependant pas cas de force majeure.

Nous n'avons fait, jusqu'à présent, que constater combien étaient vagues et imprécis les textes sur lesquels les partisans de la théorie de la faute s'appuient pour construire leur théorie ; cette élasticité, peut-on dire, laisse toute liberté à l'interprète et c'est pourquoi nous avons pu nier que cette théorie traditionnelle fût, dans l'esprit du législateur, aussi nette que l'ont présentée les commentateurs. A nous il a semblé, au contraire, que la théorie objective était positivement établie, principalement dans le cas de responsabilité des choses que l'on a sous sa garde.

Il nous reste à justifier, en raison et en équité, notre théorie, à la préciser et à montrer ce que

nous prétendons mettre à la place de la faute.

Un mot, tout d'abord, de la faute elle-même ; très rapidement nous allons indiquer ce que l'on entend communément par ce terme excessivement vague en lui-même, sans détailler les nuances assez variées que présentent les auteurs relativement à cette question.

La faute, d'après l'opinion générale des partisans de la tradition, c'est tout manquement à une obligation légale préexistante ; c'est là l'idée dominante : manquement à un devoir, devoir plus ou moins précis, obligation plus ou moins vague et certaine ; obligation, par exemple, générale de ne nuire à personne, d'agir suivant son droit et en tenant compte de celui d'autrui ; obligation d'être prudent et diligent ; obligation de surveillance, d'où faute *in vigilando ;* obligation de faire un bon choix en prenant domestique ou préposé, d'où faute *in eligendo :* obligation de se défaire d'un animal qui peut causer du dommage ; obligation de faire reconstruire ou réparer une maison alors qu'elle a un vice de construction qu'on ne connaît même pas ; bref obligation seule, mais toujours obligation, telle est la base de l'idée de faute qui, seule aussi, doit entraîner une responsabilité.

Cette idée générale nous suffira pour l'instant, sans que nous ayons à entrer dans les détails et à apprécier les différences d'opinions, sans que nous ayons à nous demander, avec M. Lévy (1), s'il est exact

(1) *Revue critique*, 1899.

que toute responsabilité suppose l'exercice d'un droit, avec Fromageot (1) si ce manquement à un devoir juridique doit, ou non, toujours être intentionnel.

La faute est un manquement à une obligation légale : c'est cette idée que nous avons repoussée.

Il nous reste à nous expliquer sur la suppression de cette idée de faute, à en donner les motifs, à montrer ce que nous voulons mettre à la place et à indiquer les résultats de cette substitution que les textes nous autorisent à faire, nous l'avons vu.

SECTION III

Notre explication

Les considérations qui vont suivre nous seront dictées par l'esprit de logique et d'équité que nous estimons avoir dû guider les rédacteurs de la loi, relativement à l'étude des délits et quasi-délits. Nous verrons les différences qui séparent les articles 1382-1383 et les suivants, les raisons que nous croyons devoir apporter à ces différences, et ce sera là la base de notre théorie.

I. — *Le simple fait dommageable suffit pour motiver une condamnation à des dommages-intérets.* — Disons, tout d'abord, qu'il n'y a rien d'absolu en la

---

(1) Fromageot : De la faute comme source de la responsabilité en droit privé. Thèse, Paris 1891.

matière, et que c'est précisément parce qu'on a voulu construire une théorie unique et uniforme qu'on est arrivé à des inconséquences et à des injustices. Nous supprimerons donc la notion de faute là seulement où, en la maintenant, on arrive à des solutions injustes, car ce sont des idées de justice et d'équité qui nous guideront, idées dont les textes nous autorisent à faire l'application, puisqu'ils sont très larges et très vagues.

Tout, en cette matière, est question d'appréciation, de preuve plus ou moins facile à fournir. Quand donc une personne aura enfreint une règle légale positivement établie, elle sera en faute, et le demandeur n'aura qu'à fournir la preuve de l'infraction pour établir la faute. Mais ce n'est pas à dire qu'il en sera toujours ainsi et pareille preuve n'est pas toujours possible ; il y a pourtant dommage causé par le fait personnel d'un individu contre lequel on ne peut relever aucune faute, je veux dire aucun manquement à une obligation légale préexistante. Quel procédé devra employer le demandeur, victime de ce fait, pour établir qu'il lui est bien dû réparation ? C'est ici que nous croyons utile de ne pas trop insister sur la faute et de ne pas vouloir lire entre les lignes de l'article 1382 ; est-il nécessaire d'y voir contenus tous les cas possibles entraînant dommages-intérêts, est-il utile de vouloir, dans tous les cas, en faire une stricte application ? Nous ne le croyons pas ; en dehors des obligations légales, nécessairement restreintes, il en existe d'autres excessivement nombreuses, variables et délicates dans leur applica-

tion ; les droits se croisent et s'entrechoquent dans leur rencontre avec des droits de même nature, supérieurs, égaux ou moindres en étendue, avec des droits de nature toute différente aussi. La Jurisprudence a la tâche lourde, et noble à la fois, de les accorder, d'apercevoir, à travers les faits nombreux et mouvants, les droits plus ou moins étendus et fixes ; c'est aux grands principes de logique, de morale et d'équité qu'il lui faut, dans bien des cas, faire appel, aux grands principes qu'elle ne trouve pas écrits dans la loi, mais dans son intime conscience, et si l'on veut, à tout prix, voir à la base de toute action en dommages-intérêts, une faute caractérisée que l'on veuille faire découler de l'article 1382, on se trouve dans l'obligation de laisser non réparés des dommages qui, en toute justice, mériteraient de l'être. Cette seule raison autoriserait déjà à faire abstraction de la faute dans ces cas de dommage et à dire qu'il n'y a pas que les faits fautifs qui entraînent la responsabilité.

La tâche de la Jurisprudence est ainsi élargie ; en effet, dans le cas d'obligation légale préexistante, il y a indiscutablement faute et l'on ne saurait renvoyer indemne l'auteur du dommage ; dans le cas contraire, le guide habituel, commode et sûr, nous l'avouons, la faute fait défaut et le juge aura à analyser les faits ; sa tâche sera plus difficile assurément, mais il ne devra encore pas renvoyer indemne l'auteur du dommage, sous prétexte qu'aucune faute ne lui est imputable ; le juge devra faire une appréciation plutôt matérielle que légale et prendre une

décision conformément à l'équité, mais il ne sera pas tenu de découvrir une faute pour établir une responsabilité : le dommage et son auteur sont les deux termes qui, à eux seuls, sont suffisants pour baser une condamnation à des dommages-intérêts. Lequel, en effet, de l'auteur du dommage et de sa victime est préférable ? Est-il plus juste de sacrifier la victime parce qu'on ne peut prouver la faute de l'auteur? Il ne nous semble pas. Tout fait dommageable est sujet à réparation : cela va de soi quand le fait est fautif; mais la réparation s'impose encore en l'absence de toute faute, lorsqu'un rapport de causalité est réellement établi par le demandeur en dommages-intérêts entre le fait du défendeur et le dommage subi.

II. — *L'abus de droit, c'est-à-dire l'exercice anormal et dommageable d'un droit, peut réclamer réparation, suivant l'état des mœurs ; l'article 1382 permet cette réparation sans l'intervention de la notion de faute.* — L'article 1382 du Code civil ne suppose donc pas forcément, à notre avis, une obligation légale enfreinte et s'applique par conséquent non seulement lorsque des droits précis et positifs sont violés, mais encore lorsque le droit en général se trouve froissé ; nous prétendons ainsi que ce texte n'est pas seulement la sanction des droits légaux formellement reconnus par la loi, mais encore de ceux qu'il est équitable de protéger, en dehors de tout texte, car, pour nous, le droit ne s'appuie pas seulement sur la loi, mais encore sur des principes d'ordre supérieur

que l'on n'a pas l'habitude d'enfermer dans un code, parce que, de ces principes, les uns sont évidents, les autres mouvants, s'adaptant au milieu et aux circonstances dont ils sont le reflet. Parlant de l'article 1382, le tribun Tarrible s'exprimait ainsi dans son discours prononcé devant le Corps législatif : « Cette disposition embrasse dans sa vaste latitude tous les genres de dommages » (1).

La théorie de l'abus de droit nous semble consacrer cette idée. D'après les partisans de cette théorie, un droit peut faire encourir une responsabilité à celui qui l'exerce ; mais, alors que les uns, suivant en cela la jurisprudence, donnent comme fondement à l'abus de droit l'intention de nuire (2), les autres parlent d'exercice anormal d'un droit (3), d'autres mettent en avant l'équilibre des intérêts (4), qui nécessite, d'après eux, réparation du dommage causé par l'exercice abusif d'un droit.

Cette théorie a du reste ses adversaires : l'abus de droit, disent-ils, n'est autre chose que la violation

---

(1) Fenet : *Trav. prépar.*, t. XIII, p. 488.

(2) Sourdat : *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 439. — Larombière : *Théorie et pratique des obligations*, t. I, p. 693. — Josserand : *De l'abus des droits*, p, 45 et la note.

(3) Gény : Cf. *Pandectes françaises*, année 1896, 1re partie, p. 337, note. — *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif*, p. 544. — Saleilles, *Théorie générale de l'obligation*, 2e édition p. 370, note 1.

(4) Bosc : Essai sur les éléments constitutifs du délit civil, thèse, p. 143.

d'un droit (1), c'est-à-dire un acte exercé sans droit. « Lorsqu'un fait est licite », dit Demolombe (2), « il ne saurait engendrer la responsabilité de son auteur en vertu de l'article 1382 ». M Planiol dira qu'il s'agit tout simplement d'acte illicite (3) et en reviendra à la traditionnelle théorie de la faute.

Nous ne sommes pas éloignés de croire que toutes ces discussions ne sont guère que querelles de mots : est-ce abus de droit, est-ce accompli sans droit, que nous importe. Est-ce une faute ?—Peut-être, mais certainement pas dans tous les cas ; il y a pourtant dommage dont l'équité réclame réparation. Or ne vaut-il pas mieux constater l'imprécision du texte, la possibilité de son extension et en tirer toutes les conclusions équitables, plutôt que de prétendre que ce texte vague doive être appliqué « avec le sens et la portée qu'il avait à l'époque de sa naissance » (4) ?

Aussi ne sommes nous pas de l'avis de ceux qui réclament un texte précis pour permettre la réparation du dommage causé par l'exercice d'un droit. « Jusqu'à ce que nous ayons une disposition analogue à l'article 226 du nouveau code civil allemand », dit M. Jaubert, « aux termes duquel l'exercice d'un droit n'est pas permis lorsqu'il ne peut avoir d'autre but

---

(1). Esmein : Note sous Sirey. 1898, 1, 17.— Lévy : *Rev. crit.* 1899, p. 361.

(2) Demolombe : *Cours de code Napoléon*, t. XXXI nº 666.

(3) Planiol. — *Traité élémentaire*, t. II, nº 870 et suiv.

(4) Porcherot : L'abus de droit, thèse Dijon 1901, p. 161.

que de causer dommage à autrui, il ne nous paraît pas que les tribunaux soient autorisés à se livrer à des recherches de volonté lorsqu'il s'agit d'actes accomplis dans les limites des droits conférés par la loi. A la loi seule il appartient de limiter l'exercice d'un droit prévu par la loi » (1). Tel semble être aussi l'avis de M. Marc Deserteaux (2) qui réclame des dispositions précises, en reprochant à M. Planiol d'admettre les résultats pratiques qu'il repousse en théorie. M. Desserteaux se refuse à considérer comme le criterium de l'abus de droit l'intention de nuire ou le détournement du but et prétend que, dans tout ces cas, il y a acte accompli sans droit.

Il est pourtant évident, croyons nous, qu'il se rencontre des cas où l'exercice d'un droit entraîne un dommage pour autrui ; nous nous contenterons de renvoyer aux exemples que donne M. Gauthier dans sa thèse (3) ; et dans ces cas, l'équité réclame réparation ; il est non moins évident que la théorie de la faute soit insuffisante, mais on cherche néanmoins à la maintenir en érigeant en faute le fait d'avoir, par son exercice, détourné un droit de son but (4). La théorie objective permet de remédier à cette insuf-

---

(1) Ch. Jaubert : L'article 1382 et la justice d'équité. *Rev. crit.* 1906. p. 562 et s.

(2) M. Desserteaux : Abus de droit ou conflit de droits. *Rev. trim.* dr. civ. 1906, p. 119 et s.

(3) Aug. Gauthier : Des restrictions apportées par voie d'interprétation judiciaire au droit de propriété.

(4) Reynaud. — L'abus du droit, thèse, Paris 1904.

fisance et d'aller droit au but ; il est vrai qu'on a soutenu que les théories objectives n'étaient point du domaine du droit positif mais seulement du domaine de la philanthrophie (1).

Nous préférons voir, dans un texte aussi vague et si peu précis que celui de l'article 1382, sinon le principe de la réparation de tout dommage, fût-il causé par l'exercice d'un droit, du moins le champ libre ouvert à toutes les manifestations possibles de l'équité, manifestations que le législateur le mieux avisé ne peut prévoir. Et si l'on veut encore maintenir la notion de faute dont le terme figure dans le texte de l'article 1382 et y voir une infraction à la loi, nous dirons, avec M. Bosc (2), « que le devoir positif n'est pas nécessairement imposé par une loi positive, il suffit qu'il le soit par l'état des mœurs et la pratique des honnêtes gens ».

Du moment que certaines influences modifient la notion d'acte illicite, qu'au nombre de ces influences sont les idées sociales, les usages, le développement scientifique, qu'en un mot c'est le milieu qui façonne en quelque sorte la responsabilité, du moment que cet état remplace la loi positive et que tout bouleversement de cet état équivaut à la violation de la loi, il est inutile de parler encore de faute ; n'est-il pas plus simple de dire: Tout dommage contraire aux intérêts reconnus

---

(1) Salanson. — De l'abus de droit, thèse, Paris 1903 p. 120.

(2) Bosc, thèse précitée, p. 19.

par l'usage réclame réparation, parce que cette réparation est équitable et que le législateur de 1804, ne pouvant tout prévoir, a rédigé un texte vague précisément pour laisser aux générations futures la facilité d'y faire rentrer tous les cas de dommages pour lesquels l'état de leurs mœurs réclamera réparation? (1). (Voir, outre les auteurs cités, les arrêts suivants, qui montrent bien les flottements, les incertitudes et les inconséquences de la jurisprudence, avec le maintien de la notion de faute: Ch. req., 29 juillet 1897. Sir. 1898-1-17 et la note de M. Esmein, qui admet la réparation du dommage causé par l'exercice d'un droit, mais recherche néanmoins la faute. — Dal. 1897-1-537, et la note de M. Dupuich. — Trib. civ. Douai, 7 mai 1902. Dal. 1903-2-329 et la note de M. Planiol).

Ce qu'il nous importe de constater c'est l'impossibilité de donner une définition de la faute servant de principe unique à la responsabilité édictée dans ces différents cas et que force est bien de l'abandonner pour lui substituer la notion du risque (sur laquelle nous allons du reste, nous expliquer); sur ce point nous suivrons donc M. Josserand en repoussant avec lui l'argument présenté par les partisans irréductibles de la faute, argument reposant sur la crainte de l'arbitraire du juge, « qui ne saurait », dit-il, « briser un élan comme celui dont se trouve animée la juris-

(1) Consulter, sur l'exercice des droits et la responsabilité civile, un article de M. Ripert, dans la *Revue Critique*, année 1906. p. 352 et suiv. et les auteurs qu'il cite.

prudence contemporaine ; quoi qu'on fasse, les tribunaux auront toujours à fixer des nuances souvent délicates et ténues, à peser humainement des actions humaines » (1). Mais nous hésiterons à suivre le même auteur dans sa distinction entre l'acte abusif uniquement considéré par le côté subjectif (intention de nuire) et l'acte excessif ; pour lui, en effet, le second serait l'exercice normal d'un droit et n'aurait rien d'antisocial ni de contraire aux prévisions du législateur (2). Nous estimons, au contraire, que dans le second comme dans le premier cas, l'exercice du droit est anormal et antisocial et que le qualificatif d'abus leur convient à tous deux : le fait, pour une compagnie de chemins de fer, de causer un dommage par les fumées ou les étincelles que dégagent les locomotives est aussi « inadmissible », à notre avis, que celui pour un propriétaire, de pratiquer méchamment des fouilles.

Ces distinctions, du reste, ne changent en rien le résultat que nous admettons, à savoir, que tout droit peut, dans son exercice, donner lieu à réparation, qu'on donne pour base à cette dernière une intention mauvaise appelée abus, ou bien un usage anormal, excessif, antisocial, qu'on lui attribue ou non, l'épithète d'abusif.

Bref nous ne saurions mieux traduire notre pensée qu'en nous appropriant les termes mêmes de M. Josserand (3) répondant à M. Planiol qui, lui, prétend

---

(1) Josserand : *De l'abus des droits*, p. 54.
(2) Josserand : *De l'abus des droits*, p. 81-82.
(3) Josserand : *De l'abus des droits*, p. 78-79.

qu'un même acte ne saurait être à la fois conforme au droit et contraire au droit: « On peut parfaitement avoir *tel droit* pour soi et cependant avoir contre soi *le droit* tout entier », le premier de ces « droit » désignant une prérogative déterminée, le second l'ensemble des règles sociales.

Repoussons donc définitivement la formule trop rigide et barbare même du « *neminem lœdit qui suo jure utitur* » et opposons-lui celle, plus humaine, du « *summum jus, summa injuria* », puisque l'article 1382 de notre Code nous y autorise, et admettons franchement que le juge a le droit et le devoir « d'appliquer le droit à travers sa conscience » en tenant compte des mœurs et de l'état social; agissant ainsi ne sera-t-il pas équitable, étant équitable ne serait-il pas juste ?

Nous avons ainsi écarté la notion de faute pour des raisons d'équité, montré que les textes ne s'opposent pas à la suppression de la théorie traditionnelle et établi la théorie objective sur les textes mêmes.

III. — *L'idée de risque remplacant celle de faute est la base de la théorie objective ; les solutions qui en découlent sont équitables.* — Mais à défaut de l'idée de faute, quelle est la base de la théorie nouvelle ? Nous croyons pouvoir l'établir sur deux idées, celles de risque et de causalité, que nous allons justifier brièvement.

Le risque, c'est le dommage anormal rendu possible par suite de l'exercice d'une activité, par suite de la simple existence même d'une chose dangereuse.

Or, nous prétendons que celui qui agit et cause un dommage doit réparation ; c'est lui qui doit subir le risque, plutôt que la victime ; celui qui utilise l'activité d'autrui doit également réparer le dommage causé par cette activité ; celui, enfin, qui a le profit de l'existence d'une chose, doit indemniser quiconque subit un dommage du fait de cette chose.

Cette idée de risque justifiera donc la responsabilité du fait personnel ; sans qu'il soit besoin d'y mêler la notion de faute, elle justifiera également la responsabilité du fait d'autrui assimilé, dans certains cas, au fait des personnes qui ont autorité sur autrui (père, mère, instituteurs, artisans), engageant dans certains autres cas la responsabilité des personnes qui profitent de l'activité d'autrui, car chacun subit le risque non seulement de son *fait* personnel, de sa propre activité, mais celui du fait des personnes sur lesquelles il peut avoir autorité ou dont il tire profit, ainsi que des choses qu'il utilise.

L'idée de risque, base de la théorie objective, est inséparable, croyons-nous, de celle de causalité. Pour que la réparation d'un dommage puisse être réclamée par la victime, encore faut-il que cette dernière établisse que le défendeur, dans le procès qu'elle intente, est bien la cause de ce dommage, ou encore que le défendeur avait bien autorité sur l'auteur du dommage, ou bien, enfin, que la personne ou la chose, cause réelle du dommage, étaient au service du défendeur, qui les utilisaient pour son profit ou son simple agrément.

Cette explication que permet, du reste, la rédac-

tion même des textes relatifs aux délits et quasi-délits, nous semble être logique et les solutions qui en découlent très équitables, comme nous le verrons; or, la théorie traditionnelle de la faute ne permet pas toujours d'être équitable, parce qu'on n'aperçoit pas, dans tous les cas de dommage (réclamant pourtant réparation, en toute équité), la violation d'une obligation légale.

C'est pour trouver une raison suffisante au maintien de la théorie de la faute que M. Planiol a imaginé une classification des obligations légales, dont l'infraction constitue la faute (1). Il les ramène à quatre : 1° S'abstenir de toute violence envers les choses et envers les personnes ; 2° S'abstenir de toute fraude, c'est-à-dire de tout acte irrégulier et trompeur destiné à léser autrui ; 3° S'abstenir de tout acte qui exige une certaine force ou une certaine habileté que l'on ne possède pas au degré voulu. Ce troisième cas est particulièrement imaginaire ; où l'auteur le trouve-t-il écrit ? Qu'on ne vienne pas nous dire, en effet, qu'il concorde avec la règle de l'article 1383, car, dans ce texte, si l'on trouve mentionnées l'imprudence et la négligence parmi les faits fautifs, il n'est nullement question d'habileté ou d'inhabileté et tel dommage qui est causé par inhabileté peut n'avoir été occasionné par aucune imprudence ou négligence ; c'est à force d'ingéniosité qu'on

---

(1) Planiol : *Traité élémentaire de droit civil*, 3e édition, t. II, p. 280.

arrive à trouver cette imprudence ou cette négligence. Du reste, n'est-ce pas la caractéristique de la faiblesse humaine que de se tromper sur sa propre force et peut-on appeler faute le fait d'avoir agi comme le commun des mortels ? N'est-ce pas aussi exiger une clairvoyance au-dessus des forces humaines ? Enfin, le même acte causant le même dommage donnerait lieu à une réparation qui varierait suivant le degré d'habileté de son auteur et, seul, le maladroit serait en faute, alors que l'homme habile échapperait à la responsabileté (à son égard tout dommage par lui causé serait le résultat d'un cas fortuit) : singulier résultat auquel on arrive forcément quand on veut maintenir la nécessité d'une obligation légale préexistante à toute faute.

« Tel accident de voiture », dit M. Bosc (1), « constituera, de la part d'un cocher expérimenté, une imprudence inexcusable, alors qu'il ne sera, de la part d'un conducteur amateur, qu'une faute vénielle ».

Cette réflexion me semble bien faire ressortir les injustices qui sont les conséquences toutes naturelles du maintien de la théorie de la faute dans tous les cas. Ici, nous voyons un accident causé par une voiture ; nous supposons, d'autre part, que la victime, n'ayant eu aucune part active, a droit à la réparation intégrale du dommage subi. Que vient-on, dès lors, nous parler de faute vénielle et d'imprudence inexcusable ? La situation de la victime est toujours la même et, dès lors que c'est bien le véhicule qui a

(1) Bosc : thèse, p. 183.

causé le dommage, le conducteur doit réparation sans qu'il soit besoin de disserter sur son degré plus ou moins élevé d'habileté professionnelle. Cette remarque sur la responsabilité du fait des choses serait identique pour certains cas de responsabilité du fait personnel.

Remarquons, de plus, que la conclusion de M. Bosc nous semble contredire exactement la règle posée par M. Planiol, car, le premier exagère la responsabilité du plus habile, qui aurait dû être jugé moins sévèrement, au contraire, d'après le second.

Pour nous, ces actes donnent lieu à réparation, qu'ils soient, ou non, le résultat d'un manque d'habileté, d'une imprudence ou non ; chacun, en effet, subit le risque de son activité ; soit un individu qui, frappé d'une attaque d'apoplexie, tombe dans la rue et, dans sa chute, entraîne un passant qui se casse une jambe ; ce dernier aura, croyons-nous, droit à une réparation, car il a subi un dommage par le fait d'un tiers et, pourtant, ce tiers n'a certes commis aucune faute, aucune imprudence, il subit tout simplement le risque de son activité, de son existence ; on ne peut, en effet, invoquer ici la force majeure, car cet accident, fût-il impossible à prévoir, a néanmoins véritablement été causé par le fait d'une personne à laquelle l'équité réclame réparation ; c'est un cas fortuit, soit, mais le cas fortuit ne supprime pas la responsabilité, d'après la théorie objective que nous soutenons, et c'est toute justice.

M. Planiol trouve un quatrième et dernier cas d'obligation légale : la loi, dit-il, nous oblige à exer-

cer une surveillance suffisante sur les choses dangereuses que l'on possède ou sur les personnes dont on a la garde.

Nous n'insisterons pas : il est bien évident que M. Planiol met en pratique l'observation que nous avons relevée au passage, observation qu'il faisait dans la *Revue Critique* : tout en la matière n'est qu'opinion personnelle. C'est justement parce que le législateur n'a pas pu établir toutes les règles qui pourraient dominer la responsabilité qu'il nous faut, bon gré, mal gré, faire appel à l'équité en faisant abstraction d'une faute qu'on s'efforcerait en vain de trouver.

L'usage de la chose qui nous appartient est illicite, dit Sourdat (1), non seulement quand il est contraire à la loi, mais encore lorsqu'il blesse l'ordre public ou les bonnes mœurs ; c'est là, sans doute, une faute, nous en convenons, que de se mettre en contravention avec l'ordre public et les bonnes mœurs, mais les difficultés d'appréciation sont telles que le principe général, mis en tête de nos lois, supprime pour ainsi dire, la faute pour la remplacer par le fait contraire à l'ordre public, par le fait immoral ; si l'on veut, malgré tout, dire qu'il y a au fond une règle légale enfreinte, avouons que cette règle est si vaste qu'il ne s'agit plus dans son application d'une question de faute, mais de fait laissée à l'appréciation équitable

---

(1) Sourdat : *Traité général de la responsabilité*, t. I, p. 566, 5e édition, Paris 1902.

du juge chargé d'accorder réparation d'un dommage, alors même qu'il ne serait pas absolument illégal, parce qu'il est convenable, équitable, juste enfin, qu'il soit réparé. Il en serait de même de l'obligation générale *neminem lædere* qu'on pourrait mettre à la base de toute poursuite en réparation d'un dommage causé ; cette obligation si vaste ne fait pas qu'on puisse ériger en faute tout fait qui l'enfreint ; il reste néanmoins un fait pur, mais non exempt, néanmoins, d'être sujet à réparation.

Il y a donc des cas où l'obligation légale précise n'existe pas, où la faute ne se rencontre, par conséquent, pas, où il y a pourtant dommage réclamant réparation ; appelons encore ces cas de responsabilité délits, quasi-délits, si l'on veut, mais remarquons alors que cette qualification ne désigne pas uniquement ce qui est contraire à loi. Admettons, avec Sourdat, que ce ne soit pas le *summum jus*, mais disons bien haut aussi avec lui que « l'équité est venue, avec raison, atténuer le *summum jus* » (1).

Quiconque intente une action en responsabilité civile triomphera donc aisément en prouvant la faute de son adversaire, mais de ce qu'il ne fournit pas cette preuve, le demandeur n'est pas forcément appelé à succomber, puisque le simple fait est suffisant pour fonder la responsabilité, lorsqu'il est véritablement cause d'un dommage ; inutile, dès lors, de s'obstiner à qualifier du nom de faute le simple fait.

---

(1) *Traité de la responsabilité*, t. I, n° 432.

Un exemple que nous trouvons frappant mettra bien en relief les idées que nous venons d'émettre. Le fait de chasser, fait personnel assurément, est très licite en soi, de la part de celui qui a observé les règles en permettant l'exercice ; or il est des cas où cet exercice très régulier d'un droit entraîne, comme conséquence, un dommage pour autrui, et cela sans faute aucune ; qu'un animal, un cerf par exemple, lancé par la meute, vienne à sortir du bois où les chiens l'ont trouvé et poursuivi, qu'il vienne à passer dans un jardin et y produise des dégâts, renversant certaines plantes, en piétinant d'autres, brisant des vitraux, etc ; voilà bien un dommage certes et il est indiscutable encore que c'est bien par le fait de l'adjudicataire du droit de chasse qu'il a été causé ; sans son fait, le cerf n'eût pas été mis sur pied, poursuivi et n'eût pas non plus produit les dégâts dont nous venons de parler. Or il peut parfaitement se faire qu'il n'y ait aucune faute à relever contre cet adjudicataire : il a suivi la chasse, fait son possible pour tuer la bête, fait rappeler et reprendre les chiens avant qu'ils n'entrassent dans les propriétés privées (il ne tombe donc pas sous le coup de l'article 11 de la loi du 3 mai 1844 sur la police de la chasse, qui réserve l'action civile pour le cas de dommage causé *par les chiens* à la suite d'un gibier), c'est par son fait seul que le dommage a été produit, causé et, parce qu'on ne relève aucune faute contre lui, on le renverra indemne ? Cette solution est injustifiable et, plus que n'importe quelle considération, nous permet d'affirmer qu'on n'est pas

responsable de sa faute seulement, mais encore de son fait. Qu'on ne cherche pas, pour souvegarder la traditionnelle faute, à la faire apparaître ; il n'y en a aucune, même d'imprudence ; notre chasseur s'est, au contraire, conduit en homme très prudent et très soucieux de respecter le bien d'autrui, sa meute même a été arrêtée à temps, seule la bête poursuivie a causé des dégâts ; entre lui et la victime il n'y a pourtant pas à hésiter. Point de détour à chercher, point n'est besoin non plus d'invoquer une obligation « *neminem lædere* » car alors nous retombons dans le simple fait, en présence d'une infraction à une obligation aussi générale ; la force majeure telle que nous l'avons définie, ne permet pas non plus d'échapper à la responsabilité, car alors même que le dommage était inévitable et même impossible à prévoir, c'est bien par un fait personnel qu'il est causé, et cela nous suffit amplement : c'est d'un cas fortuit qu'il s'agit et la théorie objective en fait équitablement supporter le risque à qui en est la cause.

Rien que de logique, nous semble-t-il, et rien que d'équitable en tout cela. Qu'on y voie un cas d'abus de droit, avec certains auteurs, cela ne changera rien à notre opinion, à savoir qu'il peut y avoir rssponsabilité sans faute, car on ne trouve aucun fondement légal à cette théorie de l'abus de droit; nous avons déjà dit qu'elle reposait entièrement sur l'équité et nous avons ajouté qu'elle était défendable parce que l'article 1382, sans l'admettre, ne la bannissait pas; loin de là, puisque son imprécision auto-

risait la réparation de tous dommages dont l'état des mœurs la réclame.

De ce qu'on ne trouve aucune obligation précise préexistante, par suite point de faute, ce n'est donc pas une raison, à notre avis, pour supprimer la responsabilité dans ce cas ; le fait prouvé et sa relation de cause à effet avec le dommage subi par la victime suffisent et c'est la solution imposée par l'équité et permise par les textes. Voilà pourquoi nous la faisons nôtre.

IV. — *L'idée de risque permet seule d'expliquer certains cas de responsabilité du fait d'autrui.* — Si nous arrivons au cas de responsabilité du fait d'autrui, nous mettrons en avant les mêmes considérations pour repousser la faute et lui substituer le simple fait ; ce seront toujours des idées de justice et d'équité qui nous guideront ; nous en montrerons la logique ; nous croyons, d'autre part, en avoir suffisamment établi la légalité, en montrant leur rapport avec les textes.

Dans le cas de l'article 1384, relatif à la responsabilité du fait d'autrui, les père et mère, les maîtres et les commettants, les instituteurs et les artisans sont responsables, non plus de leur fait personnel, non plus, comme il pouvait arriver le plus souvent dans ce cas, en raison d'une faute ou présomption de faute, mais, comme nous l'avons déjà dit, simplement en vertu de l'état de subordination dans lequel se trouvent les personnes dont ils répondent.

Pourquoi ces divers individus sont-ils responsa-

bles ? Nous avons déjà repoussé l'unité du fondement de la responsabilité, unité personnifiée par l'idée de faute ; nous avons montré comment il arrive que le seul fait puisse faire encourir une responsabilité et comment l'équité exigeait cette solution.

Dans le cas de responsabilité du fait d'autrui, à l'idée de faute, à l'idée de simple fait vient encore s'ajouter celle de risque. L'équité exige cette solution, disons-nous, car ici, quel recours pourrait avoir la victime contre un enfant mineur, un préposé ? Un recours souvent illusoire, faute de solvabilité ; et alors, pour assurer réparation, on a tout simplement assimilé le fait de l'inférieur, enfant, préposé, à celui du supérieur, père, maître, ce dernier ayant toujours la faculté de se retourner contre l'auteur du dommage. Il a paru juste que, puisqu'il devait y avoir sacrifice, ce fût celui du supérieur, père ou maître de l'auteur du dommage, qui fût fait, plutôt que celui de la victime, toujours d'après la même idée, à savoir que la victime était, certes, bien préférable.

Voilà donc des individus responsables par le fait d'autres, parce que ce fait, vu l'état de subordination dans lequel se trouvent ces autres, est réputé être le leur. Ce que l'on conçoit moins bien, ce sont les solutions différentes de la loi permettant, dans un cas, de prouver que le fait n'a pu être empêché, ne le permettant pas dans l'autre ; avec le système de la faute, la solution devrait assurément être unique, car, qu'il y ait faute pour avoir donné une éducation mauvaise à un enfant, laissé se développer ses ins-

tincts pervers, ou faute pour avoir mal choisi un ouvrier, il y a toujours faute et il se trouve précisément que ce soit la première, la plus grave, croyons-nous, qu'on se puisse faire pardonner. Nous croyons pourtant devoir apporter une explication qui nous a paru suffisante et qui cadre parfaitement avec notre théorie, laquelle se passe de la notion de faute.

En effet, si, comme nous le disions, le fait d'autrui doit être assimilé à un fait personnel, cela suppose évidemment que les personnes responsables pour d'autres ont une certaine influence, un certain pouvoir sur ces dernières et c'est par suite de cet état de subordination qu'on assimile les actes des secondes à ceux des premières; la loi donc, prenant cet état en considération, dit: les parents répondront des actes de leurs enfants, parce que ces actes sont leurs, en quelque sorte; mais, si les parents (le même raisonnement s'applique exactement aux instituteurs et aux artisans) n'ont eu aucune prise sur ces actes réputés leurs; s'ils n'ont pu, en d'autres termes, les empêcher, leur responsabilité cesse, parce qu'il faut prendre en considération, pour ces faits comme pour ceux purement personnels auxquels ils sont assimilés, le cas de force majeure; or, ces faits ont été causés par une force extérieure, celle de l'enfant, être doué d'activité et, d'autre part, n'ont pu, par hypothèse, être empêchés. « L'impossibilité bien constante équivaut à la force majeure », dans ce cas (1).

(1) Fenet: Travaux préparatoires, t. XIII, p. 476.

Si nous construisions une théorie unique, il n'y aurait aucune raison à apporter à la différence qui existe entre les rapports des parents et enfants d'une part, des commettants et préposés d'autre part ; nous avons déjà montré l'incohérence de la théorie de la faute.

Nous nous séparerons également des auteurs qui, comme M. Teisseire (1), ramènent toute responsabilité à celle du fait personnel, que l'on retrouverait à travers celui d'autrui ou des choses.

Nous avons maintenu, dans certains cas, la notion de faute, nous lui avons substitué, dans d'autres, celle du simple fait, nous devons y ajouter encore celle du risque, qui nous servira à expliquer la différence de traitement que l'on fait subir aux parents d'une part, aux commettants d'autre part.

Le risque, c'est le danger que peut faire courir une chose, un fait, chose et fait susceptibles d'être l'occasion d'un gain, et nous prétendons que si le commettant répond du fait de son préposé, ce n'est plus parce que ce fait est présumé être le sien, mais bien parce que le commettant tire profit de l'acte dommageable du préposé ; n'est-il pas juste, dès lors, que le commettant supporte les risques plutôt que la victime ?

Bertrand de Greuille, dans son rapport au tribunat, s'exprimait, en effet, en ces termes : « Les

---

(1) Teisseire : Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité. Thèse Aix 1901, spécialement pages 218 et s., 238 et s.

maîtres et commettants ne peuvent, dans aucun cas, argumenter de l'impossibilité où ils prétendraient avoir été, d'empêcher le dommage causé par leurs domestiques ou préposés... Cette disposition ne présente rien que de *très équitable*. N'est-ce pas, en effet, le service dont le maître profite qui a produit le mal qu'on le condamne à réparer ? » Peut-on plus nettement établir l'idée de risque comme fondement de cette responsabilité ?

Cette idée de risque explique donc, à notre avis, la différence qui existe entre la responsabilité du père d'une part, celle du maître d'autre part : alors qu'on ne peut pas dire du premier qu'il recueille le profit de l'activité de son enfant, c'est le but du second dans ses rapports avec son domestique (nous confondons, dans nos explications, les maîtres et commettants, les domestiques et préposés, la situation respective des uns par rapport aux autres étant la même) ; alors qu'on ne peut pas dire du premier — nous insistons — qu'il recueille le profit de l'activité de son enfant, c'est le but du second dans ses rapports avec son subordonné ; quoi de plus juste, dès lors, que de faire supporter les risques à qui a le profit ?

Cette idée a été esquissée par M. Tarbouriech, dans son ouvrage sur la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail (page 20, en note) ; il hasarde une explication de la responsabilité des commettants par l'idée de risque, mais ajoute que les rédacteurs du Code ne s'y sont pas arrêtés.

M. Saleilles est plus catégorique ; nous ne ferons

que renvoyer aux ouvrages cités dans la bibliographie.

Ces explications, si elles n'ont pas le mérite d'être uniformes pour tous les cas, ont, nous semble-t-il, celui d'être logiques et équitables ; à quoi bon chercher l'unité là où on ne peut logiquement l'établir ? A quoi bon tout expliquer par la faute seule, ou par le fait seul, alors que, dans l'un et l'autre cas, on arrive à des solutions injustes ?

La responsabilité civile peut donc apparaître à la suite d'une faute, mais aussi à la suite d'un simple fait ; on est responsable des personnes dont les actes sont assimilés aux nôtres et des personnes dont nous tirons profit, point n'est besoin de rechercher si la personne responsable est en faute ; la faute néanmoins peut être prise en considération, mais à simple titre de renseignement, que le juge peut prendre pour former sa conviction et fixer le montant de la réparation.

En un mot, le dommage et sa relation de cause à effet avec l'auteur ou les personnes dont il est civilement responsable, suffit pour entraîner la responsabilité ; la faute n'est qu'un élément accessoire d'appréciation, ce n'est pas un élément constitutif ; nous croyons avoir suffisamment montré pourquoi ; des exemples feront ressortir l'équité de ces solutions lorsque le moment sera venu de passer rapidement en revue quelques décisions de la jurisprudence.

V. — *La nécessité du risque comme base de la responsabilité s'impose tout particulièrement pour*

le fait des choses ; *inutilité de la loi du 9 avril 1898.* — Il nous reste à dire pourquoi nous supprimons encore la notion de faute dans le cas de responsabilité du fait des choses.

Il était nécessaire de donner les développements qui précèdent puisque la responsabilité que nous allons envisager découle, d'après l'opinion classique, du même principe que la responsabilité du fait personnel et du fait d'autrui ; or, nous avons facilité notre tâche en montrant les incertitudes des textes relatifs à ces derniers cas de responsabilité et la suppression possible de la notion de faute.

Ici, plus que partout ailleurs, la théorie traditionnelle doit disparaître, parce qu'ici, plus que partout ailleurs, on arrive à des injustices flagrantes, en en faisant une application rigoureuse.

Mais, dit-on, si le propriétaire d'une chose ou celui qui l'a sous sa garde doit en supporter les risques, c'est-à-dire le dommage qu'elle est susceptible d'occasionner, ce propriétaire, cet usager prend à sa charge les cas fortuits ; c'est alors le sacrifier à la victime, intervertir les rôles et remplacer une injustice par une autre.

Assurément la théorie objective met le cas fortuit à la charge de celui qui se sert d'une chose et en tire profit, mais nous estimons qu'il n'y là aucune injustice et que la solution contraire consacre une injustice bien plus choquante ; nous prétendons arriver à prouver jusqu'à l'évidence que la responsabilité du fait des choses, sans faute aucune, s'impose, comme la seule solution normale et équitable et nous

avouons que nous ne comprenons absolument pas que la solution contraire ait pu avoir des partisans convaincus ; nous ne comprenons pas, disons-nous, que la victime d'un accident causé par une chose soit obligé de découvrir une faute chez le propriétaire ou le gardien de cette chose pour obtenir réparation. Puisque la question des accidents d'automobiles fera l'objet unique de notre seconde partie, prenons un exemple s'y rattachant : soit une automobile en rase campagne, sur une route en ligne droite ; l'espace paraît libre à perte de vue, on fait de la vitesse ; en quelques bonds on arrive sur un piéton qui est tamponné et projeté dans le fossé ; n'entrons pas, pour l'instant, dans des détails, ne nous demandons pas si le chauffeur tenait sa droite, allait à une vitesse supérieure à celle tolérée en rase campagne (le profane, du reste, saurait-il être juge en la matière !) ; et ce piéton serait obligé de prouver une faute s'il veut se faire payer ses côtes défoncées ou ses jambes cassées ! Le bon sens et l'équité répondent : non ; c'est votre machine à vous, chauffeur, qui a causé le dommage, cela ne fait pas l'ombre d'un doute ; c'est vous, propriétaire, locataire ou usager, à quelque titre que ce soit, de la machine, qui devez rendre compte des dégâts qu'elle a occasionnés ; que si la victime y a contribué, par sa faute ou son simple fait, fournissez-en la preuve et vous serez déchargé d'autant. Nous ferons ici encore appel à M. Saleilles qui s'exprime ainsi (1) : « Est-ce que le seul fait de parcourir une

(1) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1905, p. 338.

route en automobile, même à une allure modérée n'implique pas, en toute justice, que celui qui a les profits d'un mode de transport perfectionné, mais dangereux, assume pour lui tous les risques, même les plus imprévus, qui peuvent se produire?» Cette réflexion s'applique avec la même force et pour les mêmes motifs à toute chose.

L'article 1384 établit formellement cette théorie et c'est pour ne pas avoir voulu le lire tel qu'il est écrit et l'expliquer tel qu'il est conçu, tel qu'il est raisonnable qu'il le soit, c'est pour avoir voulu maintenir une théorie inapplicable et inexplicable, que le besoin s'est fait sentir d'une loi parfaitement inutile qui est venue consacrer certaines injustices, pour en éviter d'autres, auxquelles le texte de notre code, tel qu'il est permis de l'appliquer, autorisait évidemment à porter remède.

Nous n'avons pas l'intention de faire une étude approfondie de la loi du 9 avril 1898, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. La question a déjà été l'objet de maintes études et son ampleur ne trouverait pas place ici, mais il nous parait indispensable de dire à ce sujet les injustices de la théorie traditionnelle de la faute, en la matière, les inconséquences de la théorie de la responsabilité contractuelle, imaginée pour y remédier, l'arbitraire de la loi de 1898.

La Jurisprudence, fidèle à ses principes, a tout d'abord réclamé la preuve d'une faute à l'encontre du chef d'industrie, pour lui faire supporter le dommage causé par son matériel à ses employés ; mais

cette preuve était si difficile à fournir (rien d'extraordinaire à cela puisque, la plupart du temps, cette faute n'existe pas), que l'ouvrier gardait pour lui ses maux et son dommage et le patron ses bénéfices ; tout le profit du travail de l'ouvrier arrivait au patron sans risque aucun.

La Jurisprudence, se rendant évidemment compte des injustices qu'aurait inévitablement entraînées l'application rigoureuse de sa théorie, fit preuve d'une habileté et d'une perspicacité vraiment extraordinaires pour découvrir la faute et nous en verrons des exemples dans des arrêts qui reprochent au patron et érigent en faute le fait de n'avoir pas apporté dans son industrie le perfectionnement existant dans des industries similaires, de n'avoir pas trouvé des moyens de protection exceptionnels, bref, de ne pas avoir découvert ce que personne n'avait découvert.

La Jurisprudence, donc, voulant, d'une part, éviter d'être trop injuste, d'autre part, maintenir la théorie de la faute, se trouvait obligée de voir cette dernière partout, même là où elle n'existait pas ; c'était une faute « d'un nouveau genre », la « faute du travail ». Injustice donc, ou suppression déguisée de la traditionnelle théorie, telles étaient les solutions qui s'imposaient.

La doctrine imagina autre chose et, à la théorie délictuelle, substitua la théorie contractuelle ; le patron s'engage, non seulement à fournir un salaire à son employé, mais encore à le conserver sain et sauf et à le rendre tel ; en cas d'accident, il manque à cette dernière obligation et, par conséquent, l'ou-

vrier, sans qu'il ait à fournir la preuve d'une faute, a droit à réparation.

Cette théorie, dont nous ne faisons qu'extraire l'idée générale, a ses partisans distingués ; qu'il nous suffise de renvoyer à MM. Sainctelette (1), Sauzet (2) et Labbé (3), ce dernier allant moins loin que le premier et se refusant à admettre que le patron ait promis de rendre l'ouvrier sain et sauf, mais faisant l'application des suites logiques et équitables des articles 1135 et 1156 du Code civil (4).

---

(1) Sainctelette : De la responsabilité et de la garantie, Paris, 1884, p. 1 à 41, p. 140, n° 13.

(2) Sauzet : Responsabilité des patrons. *Rev. Crit.*, 1883, p. 616 et suiv., n° 35 et suiv.

(3) Notes Sir., 1884, 4, 25 ; 1889, 4, 1.

(4) La question du transport des voyageurs par chemin de fer ou autre moyen de locomotion a encore donné lieu à la même discussion entre les partisans de la responsabilité délictuelle et ceux de la responsabilité contractuelle. Nous ne saurions, sans entraîner des longueurs, entrer dans l'examen des arguments proposés ; qu'il nous suffise de renvoyer aux auteurs :

Sainctelette : *Rev. Crit.*, année 1884, p. 178. De l'importance et de la difficulte de l'appréciation du fait.

Féraud-Giraud : *Rev. Crit.*, année 1885, p. 134., s. Code de transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer ; compte-rendu par Louis Sarrut.

Lyon-Caen : *Rev. Crit.*, année 1886, p. 358, s. Examen doctrinal.

Labbé : *Rev. Crit.*, année 1886, p. 433, s. Examen doctrinal.

Sainctelette : Responsabilité et garantie, Paris, 1884, et le compte-rendu par F. Worms, dans la *Rev. Crit.*, année 1886, p. 540, s.

Les uns appliquent avec la jurisprudence (Cass. ch. civ..

L'injustice était supprimée, mais la théorie de MM. Sainctelette et Sauzet était en contradiction avec la réalité, car, comme l'a fort bien fait remarquer M. Lefebvre (1), le patron n'a certainement pas pris les engagements qu'on voudrait lui faire tenir : il n'a pas promis la sécurité, mais bien plutôt l'insécurité, car c'est lui, après tout, qui a fait le contrat, tout à son avantage, évidemment, et l'ouvrier y a adhéré.

Cette théorie contractuelle n'est pas seulement en contradiction avec les faits, mais elle crée encore une différence inexplicable entre l'ouvrier victime et le tiers victime, lui aussi, d'un même accident ayant la

---

10 novembre 1884 ; Sir., 1885, 1, 129. — Cour de Paris, 1re ch., 31 janvier 1895 ; Sir., 1896, 2, 225) l'article 1784 aux choses seules et l'article 1382 aux personnes ; les autres parlent de faute contractuelle dans les deux cas.

Pour nous, il est évident que la théorie contractuelle est contraire aux faits dans le cas de transport de personnes, mais l'application de l'article 1382 ne donne pas davantage satisfaction, aussi préférons-nous dire, avec M. Lyon-Caen (note sous arr. Sir., 1885, 1, 129) que les principes généraux du Droit doivent faire reconnaître qu'il incombe au voiturier de prouver le cas de force majeure allégué par lui et que la personne lésée n'a pas à démontrer l'existence d'une faute. Mais nous faisons découler cette solution directement de l'article 1384 (La Jurisprudence, du reste, embarrassée par la notion de faute, n'est pas sans présenter de variations; nous nous contentons de renvoyer à deux arrêts, en sens contraire, de la Cour de Paris : le premier de la 7e ch., du 23 juillet 1894, appliquant la théorie contractuelle ; le second de la 4e ch., du 27 juillet 1894, appliquant, au contraire, la théorie délictuelle. Cf. Dal., 1895, 2, 63).

(1) Lefebvre : *Rev. Crit.*, 1886, p. 511 et s.

même cause ; en effet, l'ouvrier n'a rien à prouver, puisque la preuve que le patron a manqué à son obligation de le rendre sain et sauf est toute faite ; mais le tiers, un passant, par exemple, blessé par la chute d'un échafaudage, dans laquelle l'ouvrier a été également blessé, devra prouver la faute du patron. Ainsi, une même cause, produisant les mêmes effets, sera pourtant différemment appréciée au point de vue de sa sanction, de la responsabilité.

Les partisans de la théorie délictuelle, M. Lefebvre (1), par exemple, évitent cette inconséquence, puisque tous les deux, ouvrier et passant, auront à fournir la même preuve : la faute du patron ; mais nous avons vu que cette égalité n'avait que l'avantage de les unir dans la même impossibilité, la plupart du temps, de fournir la preuve et de leur faire subir la même injustice.

M. Planiol (2), partisan, lui aussi, de la théorie contractuelle, laisse pourtant retomber la charge de la preuve sur l'ouvrier : ce dernier doit prouver que le patron n'a pas pris les précautions nécessaires ; ce système bâtard a tous les inconvénients du système de la théorie délictuelle sans emprunter aucun avantage à la théorie contractuelle. Aussi, s'est-il attiré à bon droit les reproches de M. Labbé.

Nous préférons, sans user de détour, sans voir la faute partout, même là où elle n'existe pas, sans

---

(1) Lefebvre : *Rev. Crit.*, 1886, p. 511 et s.
(2) *Rev. Crit.*, 1888, p. 279 et s.

créer non plus une différence injuste entre l'ouvrier et le tiers, nous en tenir au principe parfaitement établi par l'article 1384 du Code civil et dire : le patron est responsable parce qu'il est propriétaire, parce qu'il profite d'une chose dangereuse et doit, par conséquent, en subir les risques ; plus d'injustices avec ce système, plus d'incohérences non plus et l'on assure ainsi le mieux possible la réparation d'un dommage véritablement causé par le patron ou du moins par sa chose (cela nous suffit) ; celui qui l'a éprouvé ne lui est-il pas préférable ?

Nous ne pourrions mieux justifier cette théorie du risque qu'en citant les paroles prononcées par M. le sénateur Trarieux, dans la séance du 22 mars 1889 : « Je ne demande pas, disait-il, si le risque professionnel trouve sa justification dans le contrat de louage ou dans les dispositions des articles 1382-1383. Il me suffit qu'il soit équitable pour que je lui donne mon approbation entière, car après tout, la racine du droit c'est l'équité. » C'est bien là notre théorie que nous faisons découler de l'imprécision même de l'article 1382, qui autorise à réparer équitablement tout dommage et de la précision de l'article 1384, qui déclare purement et simplement que chacun est responsable (sans faute, car il est inutile d'ajouter à un texte aussi clair et juste) des choses qu'il a sous sous sa garde, c'est-à-dire qu'il utilise.

A quoi bon, dès lors que le droit commun fournissait le principe qu'il ne restait plus qu'à appliquer équitablement, avoir forgé une loi compliquée, déjà trois fois remaniée depuis son élaboration ; puisque

l'article 1384 du Code civil ne réclame aucunement de la part de la victime la preuve d'une faute dont se serait rendu coupable le propriétaire de la chose, cause de l'accident, était-il besoin de venir supprimer à cette victime une bonne part des dommages-intérêts (article 1 et 2 de la loi de 1898) que le droit commun lui accordait ? Nous ne le croyons pas.

Sans doute la loi de 1898 accorde une indemnité, alors même que la victime aurait commis une faute inexcusable, mais on arrive au même résultat en se servant de l'article 1384 de notre Code civil, car cette faute n'empêche pas la machine (pour s'en tenir à l'industrie mécanique) d'être la cause du dommage, l'accident d'avoir été causé par elle; mais les juges ont toujours la faculté et toujours aussi le devoir de peser les faits et d'examiner en conscience la part d'activité de chacun ; or, en face de l'activité de la machine, celle de l'ouvrier, habitué au danger, disparaît pour être absorbée par la première, et ce sont ces faits qu'ont à analyser les juges; en cas d'accident intentionnel de la part de l'ouvrier, c'est l'activité de la machine, au contraire, qui disparaît en face de celle de la victime et la loi de 1898 ne fait aucune innovation de ce côté (article 20 de la loi).

La loi du 30 juin 1899, sur les accidents causés, dans les exploitations agricoles, par l'emploi de machines mues par des moteurs inanimés, n'a pas davantage sa raison d'être, à notre avis, que celle du 9 avril 1898.

Ce que nous venons de dire en faisant rapidement

la critique de cette loi sur la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, s'applique à la responsabilité du fait de toutes choses, car l'article 1384 du Code civil est général et, quand il déclare qu'on est responsable des choses que l'on a sous sa garde, il ne fait aucune exception.

La solution est très équitable et le texte permet de l'appliquer pratiquement ; nous n'avons donc pas seulement à constater son équité, mais encore à affirmer son bien fondé. « Théoriquement, » dit en effet M. Gérard (1) « nous ne voyons pas qu'il soit plus équitable de rendre les ouvriers responsables des accidents plutôt que les patrons ». Mais cet auteur admet la théorie contractuelle. Du reste la plupart de nos adversaires sentent combien ce risque s'impose aux patrons ; ils le sentent si bien que M. Planiol va jusqu'à dire (2) que le patron ne peut s'en exonérer par une convention particulière, parce que, dit-il, il s'agit de la sécurité des personnes et que pareille clause serait contraire à l'ordre public. Nous prétendons que ce n'est là qu'une opinion et que la nôtre, tout aussi équitable, a l'avantage d'être conforme au texte formel de l'article 1384.

L'article 1386 vient limiter l'article 1384. Nous allons essayer de dire pourquoi. « Le propriétaire d'un bâtiment, dit cet article, est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construc-

---

(1) *Rev. Crit.*, 1888, p. 431.
(2) *Rev. Crit.*, 1888, p. 279 et suiv.

tion ». Pourquoi ici exiger cette preuve, alors que l'article 1384 n'en exige aucune ? Nous devons, tout d'abord, repousser l'idée d'après laquelle l'article 1384 ne ferait qu'annoncer les cas prévus dans la suite ; sa formule est très compréhensible et très générale et si l'article 1385 parle des animaux qu'on pourrait également voir compris dans l'article 1384, c'est tout simplement pour insister et bien faire entendre que la responsabilité s'étend même au cas où l'animal est égaré ou échappé, ce qui prouve bien que le mot « garde » de l'article 1384 a un sens très large et ne se réfère pas seulement à l'idée de pouvoir, de surveillance ; c'est la *custodia* romaine, c'est-à-dire qu'il faut entendre par là l'état de celui qui se sert d'une chose.

L'article 1386 s'explique par une idée tout opposée : le législateur a trouvé trop rigoureuse, au contraire, la solution de principe et est venu restreindre la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment ; dans ce cas, il faut prouver le défaut d'entretien ou le vice de construction, parce qu'à part ces deux cas on ne voit pas bien de quoi pourrait être responsable le propriétaire d'un bâtiment, chose stable et dont l'activité ne peut être cause d'un dommage ; du reste la preuve exigée est relativement facile à faire et la victime d'un dommage causé dans ces circonstances, par un bâtiment, ne sera pas en peine pour la fournir ; à part ces deux cas, en effet, il n'y a place que pour le cas de force majeure, tel que nous l'avons défini, qui ne permet pas de dire que le dommage a véritablement été causé par la chose.

Puisque les cas entraînant responsabilité sont bien délimités, faciles à établir et qu'en dehors d'eux il n'y a place que pour les cas de force majeure, il était plus équitable d'exiger de la victime la preuve des premiers, et c'est ce que la loi a fait. Mais remarquons bien que l'article 1386 n'enlève rien de sa force à la théorie objective ; il en est bien plutôt une application frappante, car il est évident que le vice de construction d'un bâtiment ne prouve en rien la faute de son propriétaire, qui a pu faire choix d'un bon architecte et se montrer très vigilant.

De là à étendre le cas de l'article 1386 aux machines attenant à une construction, il y a une distance infranchissable ; nous avons, en effet, donné comme raison de la solution de l'article 1386 la stabilité des bâtiments et l'impossibilité où ils étaient d'être la cause directe d'un dommage, en dehors d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien ; il n'en est pas de même des machines dont l'activité est une cause incessante de dommage et dont, en toute justice, le propriétaire doit supporter le risque, en toute circonstance, et non seulement lorsqu'un vice de construction ou un défaut d'entretien est prouvé. Si la jurisprudence, comme nous le verrons, a admis cette analogie, c'est pour éviter les injustices nécessaires avec le maintien de la théorie de la faute, mais, à notre avis, l'exception de l'article 1386 ne doit comprendre que le cas, spécialement prévu, des bâtiments et, pour toutes autres choses, machines aussi bien que le reste, l'article 1384 demeure intact et établit la responsabilité sans faute, la

responsabilité que nous avons qualifiée d'objective, parce que c'est de la pure logique et de la parfaite équité.

Nous ne saurions mieux faire que de renvoyer comme conclusion aux auteurs qui ont si nettement présenté et défendu cette théorie (1), spécialement pour ce qui a trait à la responsabilité du fait des choses ; mais ces auteurs parlent d'obligation légale et prêtent de ce côté à un rajeunissement de la théorie de la faute, car, dira-t-on, là où il y a obligation, il peut y avoir manquement, donc faute.

Il est vrai que l'obligation dont ils parlent est postérieure au dommage et n'a rien de commun avec l'obligation antérieure, au contraire, à laquelle le manquement constitue la faute des partisans de la théorie délictuelle ; mais pour éviter toute équivoque, nous éviterons ce terme même.

Du reste M. Josserand maintient la théorie « délictuelle » dans le cas de l'article 1382 (Responsabilité du fait des choses, p. 96) :

Nous préférons, au lieu de chercher un principe abstrait, donner des solutions en harmonie avec l'évolution sociale, avec les conditions actuelles de la vie sociale, des solutions justes et équitables qui ne

---

(1) Josserand : *De l'abus des droits*, 1905.— *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, 1897

Saleilles : *Théorie de l'obligation d'après le projet de code civil allemand.*

Saleilles : *Accidents du travail et responsabilité civile*, Paris 1897 et les articles cités.

sont peut-être pas imposées par la loi, mais qu'elle autorise à appliquer (1).

Nous dirons donc, avec M. Josserand (2) : « Lors-« qu'un dommage est causé véritablement *par* notre « chose, nous sommes toujours et nécessairement « tenus de le réparer, quand bien même on ne « pourrait songer à nous reprocher aucun acte illicite, « aucune omission coupable ; car notre responsabi-« lité puise sa source, non pas dans une faute délic-« tuelle ou contractuelle, mais bien dans la loi. Le « demandeur en indemnité n'a donc qu'à administrer « une preuve généralement toute faite, celle du « rapport de cause à effet entre notre chose et le « préjudice souffert ; c'est la théorie objective subs-« tituée à la théorie subjective ». Mais il est bien entendu qu'en donnant la loi comme fondement à cette responsabilité, en parlant d'obligation légale, il ne s'agit pas d'une obligation spéciale à laquelle il s'agit de prouver un manquement de la part du défendeur ; c'est une obligation générale et très simple de réparer le dommage causé par sa chose, et il suffit d'apporter la preuve du rapport de cause à effet entre cette chose et le dommage ; mais, comme ce terme d'obligation légale peut encore être cause d'erreurs, nous préférons le laisser de côté et parler de risque à courir, supporté, en toute équité, par le

---

(1) Pisier : *De la responsabilité du fait des choses. — Fondement juridique*, p. 109 et s. 123 et s.

(2) Josserand : *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 53.

propriétaire ou l'usager (solution permise par la loi), sans parler d'obligation légale ; le résultat est le même, mais les termes nous paraissent moins amphibologiques.

SECTION IV

Inconséquences des partisans de la théorie absolue de la faute

En parcourant quelques réflexions des auteurs, nous verrons ce qu'il faut penser des arguments qu'ils présentent pour la défense de l'opinion traditionnelle, et nous renforcerons par là même la valeur de notre interprétation, puisque nous réfuterons au passage ces arguments et en tirerons parti en montrant leurs contradictions et les effets détestables de leurs conséquences.

Les réflexions que l'on rencontre parfois sous la plume des partisans les plus irréductibles de la théorie de la faute laissent assez voir combien ils se sentent à l'étroit, et combien, au fond, ils se prévalent de l'équité sans vouloir l'avouer et sans vouloir reconnaître qu'ils faut ou renoncer à l'équité ou faire, dans bien des cas, abstraction de la faute.

« La loi ne fournit que des textes vagues », dit M. Planiol (1), « des formules trompeuses ou mal étudiées, et laisse au juge le soin d'apprécier, non

(1) *Rev. crit.*, 1905, p. 277 et s.

seulement l'immense variété des faits, mais les principes même qui doivent le guider et qu'il est obligé de demander à sa raison et à son sens moral ».

Qu'avons-nous dit d'autre, en parlant de l'imprécision de l'article 1382 et de la liberté laissée à l'interprète ? Aussi estimons-nous que M. Planiol est mal fondé pour réclamer le maintien de la théorie traditionnelle. Il avoue (1) que le caractère d'illégalité n'est pas indiqué dans l'article 1382 et que la théorie est à faire d'après les principes et la jurisprudence et, d'autre part, il maintient la notion de faute affirmant « qu'une faute est une faute, non parce qu'elle est dommageable, mais parce qu'elle est illicite » (2).

Nous préférons dire : Bien qu'il n'y ait pas violation d'une règle légale préexistante, bien qu'il n'y ait pas faute, par conséquent, mais simplement dommage, tel fait préjudiciable doit être réparé, non parce qu'il constitue une faute, mais parce qu'il est dommageable et que son auteur plutôt que la victime doit en supporter les risques, car ces risques ne sont pas considérés, par les usages, comme faisant partie des désagréments que doit normalement subir, au contact de l'activité de son semblable, chaque membre de la société. N'est-ce pas, du reste, l'avis de M. Saleilles (3), quand il s'exprime ainsi : « Il y a

---

(1) *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, 3e édition, p. 279.

(2) *Rev. crit.*, 1905.

(3) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1905, p. 336. Abus de droit.

dans notre monde social des organismes fonctionnant tout à fait régulièrement et normalement, manifestation à coup sûr d'un droit véritable et qui, cependant, ne peuvent réaliser leur but qu'en semant autour d'eux les risques et les dommages ».

Y a-t-il faute? Evidemment non. Mais il y a dommage causé par une chose dont le propriétaire doit assurément supporter le risque; nous avons vu que l'article 1382 ne s'opposait pas à semblable solution et que l'article 1384 y forçait. Et ce n'est certes pas, comme le prétend M. Planiol (1), faire supporter à un homme les conséquences de la faute d'un autre; la faute peut parfaitement faire défaut et nous estimons, néanmoins, que réparer le dommage causé, c'est, au contraire, faire supporter à un homme les conséquences de l'activité de sa chose; toutes les dissertations possibles ne feront jamais qu'il soit plus juste de faire supporter ces conséquences à un étranger qui n'a qu'un tort, celui d'avoir été victime. Et nous nous garderons de faire, toujours avec le même auteur, l'apologie du droit de nuire (2), nous sommes plus disposés à croire, avec M. Josserand, que nous ne sommes pas fondés en principe à nuire à autrui, à porter atteinte à sa vie, à sa santé, à ses biens et, dès lors qu'un dommage est causé par une chose, ce n'est pas à la victime à prouver que son adversaire a outrepassé son droit, a commis une

(1) *Rev crit.*, 1905.
(2) *Traité élémentaire*, p. 285.

faute, mais bien au propriétaire de la chose à prouver qu'il a pu exceptionnellement le causer sans engager sa responsabilité : le seul fait du rapport établi, de cause à effet, entre sa chose et le dommage, l'oblige à réparer ce dernier.

Du reste, il n'est pas sans intérêt de le remarquer, M. Planiol, bien qu'affirmant que le droit de chacun est de nuire à son voisin, avoue (1) que « l'exploitation d'une voix ferrée compromet l'existence des propriétés riveraines, viole le droit d'autrui ». Il en conclut que la compagnie chargée de l'exploitation est dans son tort en cas d'accident. Nous sommes loin de la formule : C'est son droit de leur nuire. Il nous paraît plus logique et tout aussi équitable de dire : La compagnie subit un risque. Mais M. Planiol ne veut pas entendre parler de la théorie du « risque créé ». Remarquons que ce mot peut prêter à la critique et que l'on peut entendre par là que celui-là sera responsable, qui a façonné la chose dangereuse, le constructeur de la machine qui déraille, par exemple, car c'est bien lui qui a créé le risque. Pour nous, le risque est subi par qui a le profit (c'est, du reste, l'avis de ceux-là même qui emploient ce terme. Cf. Josserand), par qui se sert de la chose et nous n'avons pas à parler de « risque créé », mais de risque tout court, ou de responsabilité objective.

Il serait aisé de relever, chez M. Planiol, des contradictions qui viendraient encore prouver combien la notion de faute est peu stable et combien,

(1) *Rev. crit.*, 1905.

parfois, elle est gênante quand on veut faire du droit la science du juste. Alors qu'à la page 302 (n° 906,3°) de son *Traité élémentaire* (1), il parle de présomption de faute pour la responsabilité du dommage causé par un bâtiment, il dit textuellement, page 310 (n° 925) : « L'article 1386 n'établit aucune présomption de faute ». De même, alors que, dans la *Revue critique* (année 1905), il établit une classification des fautes, parlant de fautes contre l'honnêteté, fautes contre l'habileté, fautes contre la légalité, que, dans son *Traité élémentaire*, il dit formellement que la loi nous défend d'être maladroits (2), M. Planiol constate, néanmoins, que l'objet et l'établissement des règles d'habileté ne sont pas du ressort de la législation ; l'auteur semble donc établir une règle légale qui n'est pas du ressort de la législation ?

Non certes, ces règles d'adresse, d'habileté ne sont pas du ressort de la législation ; à les enfreindre il n'y a pas faute, au sens classique du mot, mais il est équitable de les sanctionner, et le chapitre II du titre 4, au livre troisième de notre code civil, laisse au juge toute facilité à cet effet ; soyons donc équitables puisque la loi nous le permet, bannissons la notion de faute quand nous n'en avons que faire et ne nous obstinons pas à la chercher ou à la présumer là où elle n'existe pas.

Car c'est bien le fait des partisans de la théorie

---

(1) 3e édition. Paris 1905.
(2) *Id.* additions p. 1089, n° 863.

traditionnelle que de présumer la faute lorsquelle fait défaut.

Domat (1) s'exprime ainsi : « S'il arrive quelque dommage par une suite imprévue d'un fait innocent, sans qu'on puisse imputer de faute à l'auteur de ce fait, il ne sera pas tenu d'une telle suite, car cet événement aura quelqu'autre cause jointe à ce fait, soit l'imprudence de celui qui aura souffert le dommage, ou quelque cas fortuit. Et c'est à cette imprudence ou à ces cas fortuits que le dommage doit être imputé ».

Ainsi, en cas de dommage subi, si la victime ne peut prouver une faute à l'encontre de l'auteur du dommage, on déduit tout simplement qu'il y a imprudence de la victime ou cas fortuit. Qu'il nous soit permis de faire remarquer que ce n'est là que pure affirmation et qu'il est tout aussi véridique de déduire: si l'auteur ne peut prouver le cas fortuit ou l'imprudence de la victime, c'est que cet auteur est lui-même en faute.

Mais nous ne nous en tenons pas à ces affirmations, à ces présomptions qui n'ont rien de légal et qui ont le tort d'engendrer des injustices.

Nous admettons, avec Domat, qu'il peut fort bien ne pas y avoir faute de l'auteur, mais il ne s'agit pas de répondre à cette question, il ne s'agit pas de faute à établir, mais de dommage à réparer et nous ne pouvons que répéter, qu'entre l'individu qui par

---

(1) *Les lois civiles dans leur ordre naturel.* Paris 1767, L. II, t. VIII, sec. IV, par. 3.

son fait ou celui de sa chose, a causé un dommage et la personne qui l'a souffert, il n'y a pas à hésiter et c'est cette dernière qui, en toute justice, doit être préférée ; à l'auteur du dommage à prouver l'imprudence de la victime ou le cas de force majeure consistant, nous l'avons déjà dit, dans l'immixtion d'une force étrangère contre laquelle les forces humaines sont impuissantes à lutter et dont elles ne peuvent prévoir les résultats imprévus.

Nous aurons encore, avec Sourdat (1), l'occasion de remarquer quelques défaillances dans la défense présentée pour la théorie de la faute ; cet auteur avoue que dans la responsabilité du fait d'autrui on s'en tient plus à la réalité du dommage qu'à l'étendue de la faute ; n'est-ce pas avouer en même temps la faiblesse du lien qui unit la faute à la responsabilité et ne vaut-il pas mieux le briser tout bonnement puisqu'il va s'atténuant jusqu'au point de devenir insaisissable !

N'était-ce pas là, du reste, l'avis du rapporteur de la loi au Tribunat, lorsqu'il disait : « N'est-ce pas le service dont le maître profite qui a produit le mal qu'on le condamne à réparer (2). » Où voir dans cette explication l'idée d'une présomption de faute? N'y voit-on pas plutôt nettement établi le principe du risque, de la responsabilité objective ! De ce que le maître a librement choisi son commettant, de ce

---

(1) *Traité général de la responsabilité*, t. II, n° 752.
(2) Locré : *Travaux préparatoires*, t. XIII, p. 42, n° 14.

qu'il peut lui donner des ordres, il ne s'ensuit pas qu'il soit présumé en faute, car c'est alors lui reprocher une faute qu'il n'était souvent pas à même d'éviter. Il subit un risque très équitable dans son application et voilà tout.

Laurent (1) du reste remarque bien que cette possibilité de donner des ordres qu'on met à la base de la responsabilité du fait d'autrui est une pure invention de la Jurisprudence.

Relativement à la responsabilité du fait des choses, de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, spécialement, Sourdat (2) maintient toujours le principe de la faute : dès lors qu'il y a cas fortuit ou force majeure, la Compagnie est hors de cause, mais il admet la responsabilité à la suite d'incendies propagées par des charbons enflammés, malgré que toutes les précautions prescrites aient été prises. Nous ne nous refusons pas à admettre dans ce cas la responsabilité de la Compagnie, mais nous nous refusons à y voir la faute : c'est un risque que court la Compagnie ; c'est un cas de responsabilité objective, et il n'y a pas force majeure parce que c'est bien par sa chose que le dommage a été causé, sans qu'aucune force extérieure ne soit venue s'y mêler.

Le cas du dommage causé par un animal chassé est encore plus frappant et montre encore mieux combien est parfois inexplicable la responsabilité

---

(1) *Principes de droit civil français*, t. XX, n° 580.
(2) *Traité de la responsabilité*, t. II, n° 1054.

lorsqu'on s'obstine à lui donner toujours comme base une faute. Sourdat, du reste (1), est obligé d'abandonner cette notion de faute, de négligence ou même d'imprudence. Nous avons cité l'exemple de dégâts commis par un cerf chassé et avons reconnu qu'il y avait évidemment là un cas de responsabilité, mais sans faute aucune ; dans un exemple analogue, Sourdat se tire d'embarras en employant un terme ad hoc : le chasseur est le « provocateur ». Tout cela est bien subtil et tous ces efforts pour maintenir une notion qui fait complètement défaut sont bien significatifs : n'est-il pas plus simple de dire franchement qu'il y a un *fait* dommageable bien certain, qu'on ne peut faire la preuve d'aucune faute de la part de l'auteur ni de la victime et qu'en toute justice réparation doit être accordée ?

Sourdat (2), du reste, avoue que le dommage n'est pas toujours la conséquence d'une faute caractérisée, qu'il s'y mêle quelque chose du cas fortuit et de la force majeure ; mais tout cela est « facile à prévoir », dit-il, et il conclut que c'est à ses risques et périls que le chasseur chasse.

Toutes ces réticences, tous ces détours employés pour défendre la faute sont, à notre avis, les meilleures armes que puissent employer ses adversaires pour la combattre, car à travers ces procédés on découvre aisément la gêne qu'éprouvent, dans certains cas, les partisans de la tradition pour mener à bien leur œuvre et maintenir la faute. Ils s'en tirent en em-

---

(1 et 2) *Traité de la responsabilité*, t. II, p. 695 et s.

ployant des termes où, bon gré mal gré, apparaît la faiblesse de leurs arguments et l'insuffisance de leur théorie ; oui, c'est à ses risques et périls que le chasseur chasse, disons-le avec Sourdat, et c'est pourquoi il est responsable quand il cause un dommage ; débarrassons-nous donc d'une notion qu'on chercherait en vain à découvrir dans l'exemple qu'il rapporte ; l'auteur du dommage n'est certainement pas en faute, mais il doit néanmoins réparation, parce que c'est bien par son fait qu'est né le préjudice ; bref, c'est un risque à supporter ; entre le chasseur, qui a pris une part active à la réalisation du dommage, et la victime, il n'y a pas d'hésitation possible.

Cela nous amène à nous demander, avec Demolombe, si le fait positif seul est capable d'engendrer la responsabilité ou dans quelles circonstances l'abstention ou inaction le pourra elle aussi.

Demolombe (1) admet qu'en cas d'omission ou d'inaction, le dommage qui peut en résulter ne fait encourir la responsabilité qu'à la condition de l'existence d'une obligation légale d'agir ; autrement, dit-il, nous sortirions des règles de la responsabilité civile, pour entrer dans celles de la morale, de la charité chrétienne.

Assurément, les cas d'omission ou d'inaction engendrant la responsabilité sont, de beaucoup, moins nombreux que ceux d'action, et encore, bien souvent, en les approfondissant, trouvera-t-on un fait actif préalable, mais il ne s'ensuit pas, croyons-nous, que

(1) Cours de Code Napoléon, t. XXXI, n° 479.

la condition d'existence d'une obligation légale soit nécessaire pour faire encourir une responsabilité. Nous aurons l'occasion de donner quelques éclaircissements à ce sujet, en étudiant les décisions de jurisprudence qui nous suggéreront encore quelques réflexions.

Disons, pour l'instant, que la justice n'est pas, à notre avis, toujours la stricte application de règles légales et qu'en dehors et au-dessus de règles précises, dont la violation constitue, à coup sûr, la faute, notion qui facilite singulièrement la tâche du magistrat, il existe la morale sociale, l'équité, la charité même, et que toutes ces notions doivent impressionner le juge, qui a le devoir, en conscience, d'en tenir compte pour la réparation d'un dommage causé, sans qu'apparaisse la faute classique ; inutile de dire que la loi nous y oblige ; c'est équitable et le juge doit juger en toute équité.

Nous avons déjà fait entendre qu'il n'était pas impossible d'expliquer la rédaction si vague d'un texte aussi large que celui de l'article 1382 de notre Code, par un désir du législateur de voir réparés tous les dommages qu'aucun texte précis ne sanctionne, parce qu'il était impossible de tous les comprendre dans la loi, et parce qu'il est équitable que leur auteur, plutôt que leur victime, les supporte.

Sans doute, le droit ne peut se charger de l'exécution des devoirs de charité, mais il n'est pas si étranger à la morale qu'on veut bien le dire.

Aussi les partisans de la responsabilité délictuelle, uniquement basée sur la faute, sentent bien, au fond,

à quelles injustices aboutit ce système absolu ; mais ils ont l'esprit inventif et se tirent souvent fort ingénieusement d'embarras ; c'est ainsi que Larombière (1), qui ne veut pas voir, dans la règle de l'article 1384 établissant qu'on est responsable des choses que l'on a sous sa garde, la formule d'un principe général, mais la simple annonce des règles expliquées dans les articles 1385-1386, est obligé d'en donner une explication fantaisiste.

Pour nous, l'article 1384 formule la règle, le principe dominant toute la matière : responsabilité sans faute du fait des choses qu'on utilise ; l'article 1386 en est un « reflet adouci » (2) ; comme il s'agit de bâtiments, choses stables, inertes, il est naturel, nous l'avons déjà dit, de songer que le dommage qu'elles causeront sera moins fréquent que celui que pourront faire éprouver des choses mobilières, essentiellement mobiles par conséquent et actives même ; dès lors, dans le cas de dommage causé par la ruine d'un bâtiment, il ne suffit pas que le dommage soit prouvé, la victime aura encore à faire la preuve d'un vice de construction ou du défaut d'entretien parce que, généralement, à part ces deux cas, c'est par suite de la force majeure ou du fait de la victime que le dommage naîtra. L'article 1836 reste néanmoins une application très nette de la théorie objective car il ne s'occupe nullement de la faute,

---

(1) *Théorie et pratique des obligations*, t. V, *in fine*.

(2) Josserand : *Responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 89.

qu'il ne présume même pas, comme nous l'avons déjà expliqué. Mais quand on veut en faire une règle générale simplement annoncée par l'article 1384 et donnant un simple exemple, on est obligé d'en étendre la portée en dehors du cas unique prévu et limitativement établi pourtant ; c'est ce que fait Larombière : pour lui l'article 1386 est l'énoncé d'un principe expliqué par un exemple ; il faut l'étendre à tous les propriétaires de choses inanimées, de machines à vapeur, par exemple ; pour obtenir réparation d'un dommage causé par ces dernières, il faudra encore prouver le vice de construction ou le défaut d'entretien, à peine d'être débouté de sa demande, alors même qu'aucune faute ne puisse être relevée contre la victime de l'accident, qu'aucun cas de force majeure ne soit venu se mêler au fait, seul cause. (La loi du 9 avril 1898 a supprimé, dans certains cas, l'application possible de l'article 1386 dans le cas de dommage causé par les machines à vapeur, mais la discussion que nous venons de présenter conserve néanmoins son intérêt au point de vue des principes).

Tel est le résultat auquel on arrive en torturant les textes, en ne voulant pas y voir ce qu'ils expriment clairement, en prenant pour règle extensible à volonté un cas particulier qui ne devrait servir qu'à mettre en lumière le principe.

Nous ne saurions trop insister sur la précision du texte de l'article 1384 : « On est encore responsable du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde » ; voilà le principe bien évident de la responsabilité objective et il est non moins certain que

l'article 1386 en est une application spéciale qu'on ne saurait généraliser sans sortir de l'esprit de la loi et entraîner de regrettables injustices. Le dommage causé par les machines à vapeur, comme par toute chose, est donc prévu par l'article 1384 de notre Code civil et la victime n'a pas à faire la preuve d'une faute ; toute autre explication nous paraît en contradiction avec les textes et contraire aussi à l'équité.

Nous pourrions employer les termes mêmes dont se sert Larombière pour soutenir notre thèse, tant il est vrai que la théorie absolue de la faute est évidemment inapplicable. : « Les *cas de délits* et de quasi-délits sont *innombrables*. Il y a tant de manières diverses de nuire à autrui... Ces principes sont tellement élémentaires qu'il suffit des lumières naturelles de la *raison* pour en apercevoir toute la justice et l'*équité*... Tout n'est, en cette matière, que pure *question de fait*. » (1)

Dès lors, pourquoi, après une pareille constatation, venir dire : « Il est inutile de multiplier les exemples de dommage causé par la ruine, la chute ou le choc des choses inanimées? Le principe de la responsabilité, en pareil cas, est écrit dans les articles 1382-1383 » (2).

Larombière eut mieux fait, à notre avis, de s'en tenir à son idée première, à l'équité, comme il le

---

(1) *Théorie et pratique des obligations*, t. V., p. 703 et 704, n° 25.

(2) *Théorie et pratique des obligations*, tome V, p. 801.

disait fort bien, à la question de fait, dont il parlait également, bref, à la théorie objective, et de tirer toutes les conséquences logiques de cette remarque qu'il faisait aussi : « Cette responsabilité est attachée à la propriété » (1).

Ces réflexions montrent bien, croyons-nous, comme il est difficile de s'en tenir à la faute sans laisser échapper des constatations qui en démontrent amplement l'insuffisance et l'injustice. Les auteurs que nous venons de passer en revue n'ont pas eu le courage de rejeter franchement une notion qui les embarrassait assurément, mais qui avait l'avantage d'être traditionnelle (est-ce même bien certain?) (2). N'osant pas la rejeter, ils la conservent pour la forme, mais, ne la retrouvant pas toujours, ils la présument.

C'est ainsi que Laurent (3), à propos de la responsabilité du dommage causé par des choses, admet bien que le demandeur n'ait qu'à prouver la relation de cause à effet entre la chose et le dommage, mais cet auteur voit encore là un cas de présomption de faute, dont le principe est formulé par l'article 1384 et auquel l'article 1386 apporte une exception ; il range également le cas d'accidents causés par les machines sous l'application du principe général de

---

(1) *Théorie et pratique des obligations*, tome V, p. 793.

(2) Cf. Pisier : *De la responsabilité du fait des choses*, thèse, Paris, 1899, p. 137 et s.

(3) *Principes de droit civil français*, t. XX.

l'article 1384, et non pas sous celle de l'article 1386, évidemment limitatif.

Enfin, il ajoute cette réflexion que nous estimons capitale : « Il est vrai que l'imperfection de la machine peut venir de l'imperfection de la science, laquelle n'est pas imputable au propriétaire ; mais, alors, il y a une considération d'équité : n'est-il pas juste que le propriétaire de la machine supporte le dommage plutôt que celui qui en est la victime » ? C'est bien la réflexion qui est, en effet, à faire pour toute chose ; mais alors, pourquoi ne pas dire franchement : il n'y a pas à rechercher la faute, mais simplement celui qui utilise la chose cause du dommage et à le déclarer responsable, parce qu'il est équitable qu'il le soit, plutôt que la victime.

Nous ne comprenons pas comment certains auteurs peuvent conserver encore une notion dont ils voient pourtant si bien l'inutilité et le danger ; qu'ils soient donc logiques et conséquents dans leurs déductions.

Huc semble un peu plus hardi ou, tout au moins, reconnaît, dans un cas, qu'il y a responsabilité sans faute.

Il ne serait peut-être pas exagéré de dire que, plus que tout autre, il a senti la nécessité de faire parfois abstraction de la faute. Il ne la mentionne pas, en effet, dans ses définitions, et appelle délit civil : « Tout *fait* par lequel une personne lèse sciemment le droit d'autrui ; quasi-délit, tout *fait* par lequel une

personne lèse le droit d'autrui sans avoir l'intention de nuire » (1).

Et, lorsqu'il dit (2) que la faute est un « élément de l'ordre moral impliquant responsabilité de l'agent », n'est-il pas permis de croire qu'il s'agit ici d'une responsabilité préalablement reconnue, en dehors de toute faute, et à laquelle celle-ci ne fait que donner le caractère de délit? La faute, donc, ne serait plus la violation d'une obligation légale, mais l'intention, et alors le quasi-délit serait un cas de responsabilité non intentionnelle, par suite sans faute.

Enfin, cet auteur ne nous semble pas non plus entendre la violation du droit dans un sens étroit, mais bien large, au contraire, et permettant de donner toute l'extension équitable à l'article 1382. « Les éléments matériels du délit civil, » dit-il ,« n'ont pas besoin d'être fixés législativement ; ils résultent de toute violation d'un *intérêt privé* tombant sous la *protection du droit* » (2). Ne pourrions-nous pas voir là la consécration de l'idée plus haut émise à savoir qu'on ne peut pas, dans tous les cas, s'en remettre à la protection de la loi, et qu'au lieu de rechercher, dans tous les cas, s'il y a violation de la loi, force est bien de s'en rapporter à la sagesse

---

(1) Huc : *Commentaire du Code civil*, t. VIII, p. 533, n° 402.

(2) Huc : *Commentaire du Code civil*, t. VIII, p. 534, n° 403.

et à la prudence des tribunaux qui, n'ayant pas de règle fixe et précise, de principeformel, ne peuvent prendre de meilleur guide que leur conscience et rendre leurs décisions en toute équité; c'est qu'en effet, en l'absence d'élément légal ferme, l'existence d'un intérêt privé tombant sous la protection du droit suffit pour faire encourir une responsabilité, car l'article 1382 ne suppose pas forcément une obligation légale enfreinte, un droit précis et positif établi, mais s'applique encore lorsque le droit en général est froissé et par là nous voulons dire lorsque, aucune faute ne pouvant être relevée, il est pourtant équitable que le dommage soit réparé.

Huc nous semble donc rompre avec la tradition en ce qu'il ne fait pas de la faute un manquement à une obligation légale, et qu'il semble admettre la réparation de tout dommage suivant les exigences de l'équité, puisqu'il ne considère que l'intérêt lésé protégé par le droit (formule vague, qui peut désigner, croyons-nous, l'état social, et qu'il semble opposer à la légalité, aux règles formulées dans un texte).

En présence de l'article 1386, Huc rompt du reste franchement avec la théorie traditionnelle. « C'est, dit-il, une responsabilité attachée à la propriété elle-même ». Alors qu'il parle encore de présomption de faute au sujet de l'article 1384 établissant la responsabilité des choses inanimées mobilières (1) il recon-

(1) Huc : *Commentaire du Code civil*, p. 582, n° 440.

naît que le propriétaire d'un immeuble est responsable du dommage causé par ce dernier (dont le vice de construction ou le défaut d'entretien a été prouvé) sans qu'il y ait aucune faute personnelle à lui reprocher (1). Il ne nous reste qu'à généraliser et à dire avec Bertrand de Greuille : « Rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre », au lieu de maintenir, contrairement au bon sens même, une notion qui ne fait que compliquer inutilement et dénaturer les faits, au lieu de dire avec Laurent (2) : « Il y a faute du propriétaire pour avoir traité avec un architecte ignorant ». Cela n'en finit plus et n'est rien moins qu'exact.

Nous nous en tiendrons là de notre examen doctrinal ; la question de responsabilité n'a, du reste, pas été également traitée par tous les auteurs ; chez les uns, MM. Aubry et Rau, par exemple (3), on ne trouve que très peu de chose, la plupart s'en rapportant à la tradition et à l'ancien droit qu'ils déforment plus ou moins ; les autres diffèrent sur la notion de faute qu'ils restreignent ou étendent à l'infini, pourrait-on dire, et sur la question de savoir où se trouve la ligne de démarcation séparant le légitime exercice d'un droit de son exercice abusif, cet abus de droit étant impossible pour certains, constituant au con-

---

(1) Huc : *Commentaire du Code civil*, p. 607, n° 454.

(2) Laurent : *Principes de droit civil français*, t. XX, n° 642.

(3) *Cours de droit civil français*, 4e édition, t. IV, p. 745 et suiv.

traire la faute pour certains autres ; des auteurs ont même paru confondre l'abus de droit auquel nous faisons allusion et qui est caractérisé par l'anormalité de son exercice (reconnue d'après les usages et le milieu social) avec le simple exercice de l'activité, (M. Lévy) qui engendre la responsabilité dès qu'apparaît le dommage et le rapport de cause à effet entre l'auteur et la victime. Nous nous sommes suffisamment expliqué sur ces dissidences que, seule, peut faire cesser la suppression de l'idée de faute comme élément nécessaire de la responsabilité et qui ont aussi pour cause le commentaire trop serré d'un texte très large qui autorise la réparation de tout dommage, croyons-nous.

Nous ne nous arrêterons donc pas aux scrupules de M. Planiol s'écriant (1) : « Comment un homme peut-il, sans propre fait, être responsable du fait d'une chose ? La raison se refuse à comprendre et la conscience à approuver ». Notre raison, au contraire, nous indique le propriétaire ou l'usager de la chose, comme l'être responsable de cette chose et notre conscience nous crie que c'est toute justice. Quand le même auteur dit plaisamment qu'il « ne croit pas plus à la responsabilité objective qu'aux revenants », nous pouvons lui répondre qu'il nous arrive dans bien des cas, de ne la pas voir du tout cette « faute » qu'il rencontre partout et que la présomption, dans ces cas, est une pure idée sans fondement.

Nous ne comprenons pas davantage ses préjugés

(1) *Rev. crit.* 1906, p. 80 et suiv.

qui le poussent à soutenir que « toute création d'un risque excessif et nouveau... est fautive par elle-même ». C'est ne pas vouloir suivre l'évolution progressive et faire de l'existence elle-même une faute ; l'idée de risque nous paraît au contraire éminemment juste, sans y mêler celle de faute ; et quand M. Planiol prétend, avec l'idée de faute, aller aussi loin que les *novateurs*, il ne songe pas, dans son empressement, qu'il entasse des matériaux sur une base qui a cédé : la faute n'existe plus, on en déduit néanmoins la responsabilité !

Cette idée de risque, qu'il faut bien admettre pour être équitable, et substituer à celle de faute, si l'on veut être logique, le législateur a été obligé de la consacrer dans un cas particulier et de lui donner un nom à lui propre : risque professionnel ; nous avons déjà dit l'inutilité de la loi qui l'a consacré, puisque notre vieux code libéralement interprété suffisait à tous les besoins ; le risque judiciaire avait précédemment été reconnu par une loi du 8 juin 1895 ; une loi du 20 juillet 1899 reconnaissait plus tard qu'il existait encore un risque universitaire ; bien auparavant la loi de 1844, sur la chasse, avait également déclaré qu'un propriétaire auquel on ne pouvait reprocher, aucune faute, pouvait néanmoins être passible de dommages-intérêts. A quoi bon, croyons-nous, puisque l'article 1382 est suffisamment large et l'article 1384 suffisamment précis ? Le premier permet d'être équitable dans la poursuite d'un fait dommageable et volontaire ; le second, d'atteindre le bénéficiaire d'une chose dommageable. La cause du

dommage, la victime du dommage, tels sont les deux éléments suffisants pour permettre d'attribuer réparation. Et c'est toute justice : « Les progrès de la conscience juridique, le développement du droit font disparaître la peine privée (qui subsiste dans l'idée de faute, quoi qu'on en dise) pour mettre à sa place le principe de la réparation du dommage (1) ».

Un dommage a été subi ; la victime aura donc à prouver simplement sa réalité, puis son rapport d'effet à cause avec soit le fait personnel de son auteur, soit le fait de certaines personnes sur lesquelles il a autorité ou dont il doit supporter les risques de l'activité, soit le fait des choses dont cet auteur à la garde, c'est-à-dire le profit. Ce n'est pas à dire que la victime obtiendra toujours réparation ou du moins réparation intégrale, car, à part l'existence d'un cas de force majeure, le défendeur peut encore constater la faute de la victime ou même son simple fait, sa part d'activité ; les applications ne sont donc pas plus rigides que le principe qui, nous l'avons vu, n'est pas unique non plus, car tout en la matière est question de faits et d'appréciation équitable ; la pratique des tribunaux permet de s'en convaincre.

---

(1) R. de Ihering, trad. de Meulenaere, Paris 1890. — *De la faute en droit privé*, page 74.

SECTION V

Façon dont la jurisprudence applique, dans la forme, la Théorie traditionnelle et l'abandonne, au fond.

Nous allons apporter un peu de vie, partant un peu plus de netteté et de précision à notre théorie, en passant en revue quelques décisions de la jurisprudence ; nous verrons comment elle applique la théorie de la faute, comment elle entend cette dernière, comment elle arrive, en réalité, à la supprimer, tout en la maintenant, la plupart du temps, dans la forme de ses motifs.

Les décisions relatives aux accidents du travail, antérieures à la loi de 1898, montrent très bien d'une part les injustices auxquelles aboutit le maintien de la notion de faute, d'autre part les efforts réalisés pour faire apparaître cette dernière (quoique n'existant pas) et par là éviter les injustices trop flagrantes.

Ne prenant en considération que la théorie traditionnelle de la faute, la jurisprudence applique donc l'article 1382 seul et repousse la théorie contractuelle qu'on invoque, à tort, nous l'avons vu aussi (1).

Mais elle montre une facilité extrême pour trouver cette faute qu'elle juge nécessaire pour que la

---

(1) 1re Ch. Cour de Rennes, 20 mars 1893. — Dal. 1893 2. 256.

victime obtienne réparation ; c'est ainsi qu'elle déclare que le fait de n'avoir pas employé des moyens préventifs, n'existant que dans des industries similaires, constitue une faute pour le patron et permet de le rendre responsable de l'accident causé à une ouvrière atteinte par une navette échappée d'un métier à tisser ; c'est dit-on une défectuosité de construction et l'accident pouvait être prévenu par l'interposition de grillages ou de filets (alors que ce moyen n'était employé que dans certains métiers similaires) (1).

La jurisprudence va plus loin et érige en faute le fait de n'avoir pas pris des précautions tout tout à fait exceptionnelles. Elle constate en effet que toutes les précautions ordinaires ont été prises et... condamne néanmoins. « Attendu que Tramard (patron) a fait rouler la pièce comme il est d'usage de le faire, qu'il avait mis un nombre d'hommes suffisant pour cette manœuvre et que sa faute consiste uniquement à ne point avoir pris des précautions plus grandes que celles qui sont habituellement prises... Déclare Tramard responsable (2).

Ainsi encore un arrêt (3) de la Cour de Dijon déclare que le patron doit prévoir les causes non seu-

---

(1) 1re Ch. Trib. civil de Grenoble, 25 janvier 1894. — Dal. 1895, 2, 394.

(2) 1re Ch. Cour de Grenoble, 6 février 1894. — Dal. 1894, 2, 304.

(3) Cour de Dijon, 27 avril 1877.

lement habituelles, mais encore simplement possibles, des accidents qui peuvent être pour ses ouvriers les conséquences des travaux auxquels il les emploie, et prendre les mesures propres à les écarter ; et la Cour de Cassation (1) estime que c'est à juste titre que le fait de n'avoir pas évité l'accident est qualifié de faute à l'égard du patron.

Nous ne nions pas l'équité de ces solutions, mais nous nions qu'elles soient basées sur l'idée de faute ; il s'agit tout simplement d'un risque à subir par qui a le profit d'une chose dangereuse.

Que nous importe la faute et l'incurie du chef d'industrie que s'obstinent à rechercher la plupart des arrêts, (2), si son engin dangereux a causé du dommage ! Si pareil événement est le résultat d'un cas de force majeure, tel que nous l'avons entendu, c'est bien au patron à en faire la preuve et nous prétendons que la victime n'a qu'à établir la relation de cause à effet entre la machine et le dommage ; la faute du patron n'est nullement le fondement de sa responsabilité ; il nous suffit de savoir que c'est bien sa machine qui a explosé et blessé pour lui faire supporter les dégâts et c'est, croyons-nous, toute justice ; il n'eût donc pas été besoin d'établir une responsabilité nouvelle au moyen d'une loi parfaitement inutile.

---

(1) Cass. Ch. des requêtes, janvier 1878. — Dal. : 1878 1, 297.

(2) Cass. Ch. civ., 19 juillet 1870. — D. 1870, 1, 361 ; Sir., 1871, 1, 9 et la note.

M. Labbé avait d'abord soutenu la nécessité, pour l'ouvrier, de fournir la preuve de la faute du patron (Cf. note sous Sirey, 1871, 1, 9); le savant professeur est revenu sur son opinion pour se montrer partisan de la théorie objective; il s'en explique en disant que « celui qui perçoit les émoluments procurés par l'emploi d'une machine susceptible de nuire aux tiers, doit s'attendre à réparer les préjudices que cette machine causera » (1).

Même avec l'idée de faute très largement conçue, la jurisprudence pouvait être équitable; aussi se mit elle à appliquer aux dommages causés par les machines le texte, très limitatif, nous l'avons vu, de l'article 1336, relatif au dommage causé par la ruine d'un bâtiment; dès lors on peut dire qu'elle abandonna le système de la présomption de faute et qu'elle admit pour les machines, comme pour les bâtiments, que le patron est responsable du vice de construction, bien qu'il ait pris toutes les précautions désirables, tous les soins possibles et ne put prévoir l'accident. C'est ainsi que le propriétaire d'un remorqueur dont la machine a éclaté par suite d'un vice de construction, même occulte, est déclaré responsable (2). Comme le fait remarquer M. Saleilles dans la note très développée qu'il produit sous cet arrêt, la preuve du vice de construction ne

---

(1) Sir., 1890, 4, 17, en note.

(2) Cass. ch. civ., 16 juin 1896. — D. 1897, 1, 433 et la note.

semble pas être, dans l'espèce, la base même de la responsabilité ; elle ne servirait qu'à établir l'impossibilité du cas de force majeure. L'arrêt consacrerait donc la responsabilité objective. Est-ce bien là l'idée de la jurisprudence ? Nous en doutons ; mais il n'est pas sans importance de remarquer la façon dont elle prétend appliquer la théorie de la faute et il est permis d'affirmer, avec M. Saleilles, que, « dans tous les cas analogues, c'est le fait dans sa matérialité que l'on envisage uniquement : telle précaution n'a pas été prise ; en conséquence, on met à la charge du patron tous les risques de l'industrie, même ceux qui ne se rattacheraient pas à la faute qu'on lui reproche ».

Bien plus, en réalité, on reconnaît, sans vouloir l'avouer, la responsabilité sans faute, comme permet de l'affirmer l'un des motifs de l'arrêt précité : « Attendu que l'explosion est due à un vice de construction, qu'aux termes de l'article 1384, cette constatation, qui exclut le cas fortuit et la force majeure, établit la *responsabilité du propriétaire*, sans qu'il puisse s'y soustraire en prouvant la *faute du constructeur* ou le caractère occulte du vice ».

C'est donc une question de risques : on les fait supporter, en toute justice, au patron.

M. Tarbouriech, un des précurseurs de la loi de 1898, reconnaissait combien il était peu logique de s'en tenir à l'idée de faute. « Nous devons nous attacher, disait-il (1), à purger de l'idée de faute le

(1) Tarbouriech : *La responsabilité des accidents dont les*

nouveau principe ». Le nouveau principe c'était pour lui l'idée de risque ; c'est le nôtre aussi, et nous avons déjà dit que point n'était besoin d'une loi compliquée, et parfois injuste, pour le faire apparaître dans les accidents du travail.

Il ne reste plus qu'à étendre cette solution et à déclarer chacun responsable du fait des choses qu'il a sous sa garde : c'est la solution de la loi, c'est, de plus, la seule équitable.

Mais ce n'est pas l'avis de M. Esmein. Dans une note sous Sirey dans l'arrêt précité (1), qu'il critique, M. Esmein prétend, en effet, qu'en appliquant l'article 1384 1°, ce sera toujours le propriétaire qui sera responsable; nous estimons, au contraire, qu'en parlant de *choses que l'on a sous sa garde*, le législateur a voulu parler de celui qui les utilise; de plus l'article 1384 se suffit à lui-même et ne fait pas qu'annoncer les articles suivants, comme le prétend M. Esmein ; les articles 1385, 1386 sont des applications spéciales, et l'article 1386 n'a pas à être étendu.

Enfin l'éminent arrêtiste repousse encore les théories contractuelles de MM. Sainctelette et Sauzet; il se déclare pourtant partisan de la responsabilité contractuelle, mais pas au même titre; au lieu de dire : le patron a promis la sécurité à l'ou-

---

ouvriers sont victimes dans leur travail. Paris 1896, page 123.

(1) Cass. ch. civ., 16 juin 1896. — Sir., 1897, 1. 17.

vrier, ce qui est contraire à la réalité, nous le constatons avec lui, il fait découler la responsabilité du patron des suites logiques et équitables du contrat article 1721 du Code civil). Nous avons déjà dit que c'est établir une différence injuste entre l'ouvrier et le tiers victimes d'un même accident.

Nous nous en tiendrons donc à la responsabiilté de plein droit de l'article 1384, responsabilité encourue par qui utilise à son profit une chose quelconque causant directement un accident ; nous dirons, avec Bourjon (1), sans détourner de leur sens ces paroles très claires : « Voilà le principe général, fondé sur ce qu'on doit entretenir et jouir de son bien de façon qu'il ne nuise pas aux autres ». Dès lors qu'il nuit, il y a responsabilité, sans qu'il y ait à s'enquérir s'il y a défaut de prévoyance, imprudence, faute en un mot. Et cette doctrine nouvelle a, croyons-nous, plus qu'une « apparence d'équité », comme le concède M. Esmein. Elle est la seule logique et équitable.

Aussi est-il difficile de comprendre les hésitations de la jurisprudence et le maintien inexplicable de la théorie de la faute.

L'arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation, dont M. Saleilles tirait fort bien toutes les conséquences logiques et équitables, fut suivi, le 30 mars 1897, d'un autre de la Chambre des requê-

---

(1) *Le droit commun de la France*, 1747, tome II, page 502.

tes (1) dans lequel la Cour de cassation revient à la théorie traditionnelle de la faute.

Mais il nous paraît utile d'insister sur le manque de précision que l'on retrouve dans tous les arrêts constatant la faute ; on reconnaît qu'il est équitable de condamner à une réparation ; on veut, d'autre part, établir la faute comme base de cette réparation ; on qualifiera de ce nom les faits les plus variés, qui n'ont souvent aucune relation de cause à effet avec le dommage ; ce sera, par exemple, le fait d'avoir prolongé le travail la nuit ; tout accident sera le résultat de cette faute, puisqu'il est de toute nécessité de dire : il y *a faute* dommageable (2) ; hâtons-nous de dire que rien n'est plus illogique et contraire à la réalité et qu'il suffirait de constater le rapport de cause à effet, non pas entre cette prétendue faute (il n'existe pas), mais entre la chose du patron et le dommage subi.

Au lieu de dire, à la suite d'un accident occasionné par un coup de fusil : « Attendu que X... a commis une *grave imprudence* en portant son fusil dans une direction qui a occasionné la blessure » (3), nous préférons nous décider d'après le motif suivant, tout aussi légal, équitable, et assurément plus certain : Attendu que quiconque utilise une chose en

---

(1) Cass. ch. req , 30 mars 1897. — D. 1897, 1, 433.

(2) Cass. ch. civ., 7 août 1895. — D. 1896, 1, 81.

(3) 1re ch. cour de Bordeaux, 14 fév. 1831. — Dal. 1832, 2, 92.

supporte les risques; attendu que X... faisant usage d'un arme à feu ayant occasionné une blessure doit, en conséquence, réparer le dommage.

Et ce principe est la base de toute responsabilité des choses, animées ou inanimées ; leur propriétaire, à notre avis, ne peut s'exonérer qu'en prouvant la faute de la victime ou la force majeure ; nous trouvons déplorable la façon de le renvoyer indemne en prétextant qu'il n'a commis aucune faute, aucune négligence (1) ; rien, croyons nous, n'est plus contraire à l'équité et au texte bien formel de l'article 1384.

Là où la jurisprudence ne peut découvrir un fait à qualifier du nom de faute, elle se trouve donc obligée de laisser non réparés des dommages causés néanmoins par le fait de choses ou d'animaux ayant pourtant leurs propriétaires ou usagers, qui en peuvent tirer tout le profit et l'agrément désirables sans risque à subir. C'est le cas du propriétaire d'un bois servant de refuge à des lapins qui causent des dommages aux propriétés voisines ; ce seul fait, nous l'estimons suffisant pour entraîner la responsabilité du propriétaire du bois ; il n'y a aucune hésitation possible entre lui et les victimes ; il n'est nullement nécessaire de se demander, avec la jurisprudence, si ce propriétaire avait préalablement reçu des plaintes, s'il avait bouché les terriers, organisé des chasses,

---

(1) 3e ch. cour de Paris, 14 nov. 1863. — Dal. 1863, 5, 329

etc., etc. (1). Toutes ces circonstances intéressent peu les victimes ; les juges peuvent suffisamment justifier leur condamnation en relevant la constatation des dégâts causés par les lapins sortis d'un bois particulier, dont il ne leur reste qu'à condamner en toute équité le propriétaire.

La jurisprudence ne trouve pas suffisante, pour fonder la responsabilité, la qualité de propriétaire ou d'usager de la chose dommageable ; elle recherche la faute ou l'imprudence pour faire supporter les risques ; or, il y a des cas où réparation est due sans qu'il y ait faute aucune ; la présomption de faute qu'admet la jurisprudence est donc tout à fait contraire aux faits (2).

De l'examen rapide des quelques décisions qui précèdent nous pouvons, en effet, conclure que, pour le cas spécial d'accidents de travail (avant 1898), comme pour les cas généraux de responsabilité du fait des choses animées ou non, la jurisprudence n'a qu'une considération : la faute, base de toute responsabilité ; elle admet son existence assez facilement ; pour citer encore un exemple, ce sera le fait d'un retard de cinq minutes dans la marche d'un train qui constituera la faute pour une Compagnie de chemin

---

(1) Cass. ch. civ. 22 juin 1870 et 29 août 1870. — Dal. 1870, 1, 408.

(2) Cass. ch. req. 6 mars 1893. D. 1893, 1, 416. — Ch. civ., 14 déc. 1892. D. 1893, 1, 489. — Ch. civ. 1er fév. 1893. D. 1893, 1, 181. — Toulouse 25 mai 1892. D. 1893, 2. 14.

de fer (1); qu'importe que la relation nécessaire de cause à effet entre cette faute et le dommage existe ou non ? il y a un fait qu'il plaît d'appeler faute et qui permet d'être équitable ; cette façon de procéder est factice et le même résultat sera également obtenu en décidant plus franchement qu'il s'agit d'un risque pour la Compagnie qui exploite une voie ferrée.

Quand on ne pourra découvrir cet élément si variable et imprécis, que l'on considère comme absolument indispensable, il sera donc permis de ne pas être équitable ; point de faute, point de responsabilité (2); ainsi, êtes-vous blessé par un coup de fusil, vous aurez à prouver la faute ou l'imprudence du porteur de l'arme ; la preuve du rapport certain de cause à effet entre les plombs sortis du fusil et votre blessure sera complètement insuffisante. Ce résultat du maintien de la théorie de la faute n'est-il pas injustifiable!

Aussi y a-t-il des cas où la jurisprudence admet une présomption de faute; la victime n'a pas à prouver cette dernière, qui est censée exister ; au défendeur à prouver, non pas qu'il n'est pas en faute (c'est donc que l'existence de cette prétendue faute n'est pas aussi certaine que veulent le dire les partisans de la théorie traditionnelle, puisqu'on défend

---

(1) Cass. ch. civ. 9 décembre 1902. Sir. 1903, 1, 95.

(2) Cour d'Orléans, 20 décembre 1888. Sir. 1890, 2, 14. — Cass. belge, 5 octobre 1893. Sir. 1894, 4, 5. — Cass. ch. civ., 6 février 1894. Sir. 1894, 1, 309. — Cass. ch. civ. 8 août 1893. Sir. 1896. 1, 180. — Cour de Paris 1re chambre, 24 novembre 1896. Sir. 1898, 2, 7.

la preuve contraire), mais que la victime elle-même est en faute, ou que le dommage est imputable à un cas fortuit ou de force majeure bien établi ; s'il ne fournit pas cette preuve, il est indiscutable, d'après la jurisprudence, qu'il est en faute ; mais, comme il serait moins facile de préciser cette faute, on la fait résulter « de la nature même de l'accident » (1).

La jurisprudence présume la faute du propriétaire d'un animal en cas d'accident arrivé à un tiers ; elle raisonne ainsi : point de faute de la victime, donc faute du propriétaire (2), alors même que ce dernier fournit la preuve contraire (3) ; nous nous contenterons de renvoyer à quelques arrêts particulièrement intéressants ; n'eût il pas été tout aussi équitable et certainement plus logique, non pas de présumer une faute imaginaire et de la donner comme base à la responsabilité du propriétaire, mais de dire : celui qui utilise une chose, se sert d'un animal, doit réparer le dommage causé par eux ?

On reconnaît généralement aussi l'existence d'une présomption de faute dans le cas de responsabilité établi par l'article 1386 et l'inutilité de la preuve

---

(1) Dal., supplément, v°. Responsabilité, n° 57.

(2) Cass. ch. civ., 11 mars 1902. Dal. 1902, 1. 216. — Cass. ch. req., 2 juillet 1902. Dal. 1902, 1, 431.

(3) Cour Besançon, 2e ch. civ., 3 décembre 1881. Dal. 1882, 2, 151. — Cass. ch. civ., 9 mars 1886. Sir., 1886. 1, 244. — Trib. emp. Allemagne, 11 décembre 1885. Sir.. 1887, 4, 18. — Cass. ch. civ., 8 janvier 1894. Sir. 1894, 1, 184.

contraire pour l'exonération du propriétaire, qui doit directement établir le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime (1). Là encore nous constaterons la parfaite inutilité de pareille présomption qu'il est interdit de combattre. Du reste, la jurisprudence semble parfois abandonner cette idée de présomption de faute ; elle abandonne aussi la nécessité de la preuve bien nette du vice de construction ; c'est ainsi que, dans le cas d'un accident occasionné par la descente brusque d'un ascenseur, aucun vice de construction n'étant relevé, l'arrêt considère néanmoins que cet ascenseur ne présentait pas toutes les garanties de sécurité qu'on était en droit d'exiger à l'époque de l'accident et parle des obligations, concernant le propriétaire, de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les accidents (2) ; bref on n'ose pas parler de responsabilité objective, de responsabilité sans faute, mais le principe, s'il n'est pas reconnu dans les termes mêmes de l'arrêt, y apparaît et est pratiquement appliqué.

La jurisprudence n'est pas plus ferme et précise lorsqu'il s'agit de déterminer la portée d'application de l'article 1386 ; elle en fera tantôt une règle pour un cas spécial limitativement prévu, tantôt l'indication d'un exemple permettant toutes les applications équitables analogues.

---

(1) Trib. civ. Bourges, 7 février 1895. — Dal. 1900, 2, 289.

(2) Cass. req. 29 mars 1897 et 23 février 1897. — Sir. 1898, 1, 65 et la note.

Ainsi il a été jugé que l'article 1386 ne concernait pas le cas de chute de rochers se détachant d'une propriété privée (1), ni celle de chute d'un arbre d'une place publique (2), ni celui d'incendie dû à un vice de construction d'une machine (3).

Par contre il a été jugé que l'article 1386 s'appliquait au cas d'explosion d'une machine due à un vice de construction (4), au cas de chute d'un arbre (5) ; et Larombière explique cette décision par l'idée de faute, car, dit-il, le propriétaire est en faute de « n'avoir pas eu la précaution d'en vérifier le mauvais état et de l'abattre ». Puis il ajoute : « Il serait contraire aux règles du droit et de l'équité que celui qui a éprouvé le dommage, sans aucune faute qui lui soit imputable, ne fut pas indemnisé par le propriétaire qui, en ayant le moyen, avait le devoir de prévenir l'accident ». Oui, certes, c'est une raison d'équité qui fait faire à la jurisprudence des applications aussi variées et illégales de l'article 1386, mais il n'est point nécessaire, à notre avis, de présumer une faute, et le propriétaire, n'eût-il pas connu l'état de vétusté et le vice du tronc de son arbre, devrait

---

(1) Cour d'appel de Liège, 25 mai 1900. — Sir. 1901, 4,39.

(2) 1re ch. cour Grenoble, 10 février 1892. — Sir. 1893, 2,205.

(3) 1re ch. cour Agen, 17 mars 1897. — Dal. 1900, 2,289.

(4) Cass. ch. civ., 16 juin 1896. — Dal. 1897, 1,433.

(5) 1re ch. cour de Paris, 20 août 1877. — Sir. 1878, 2,42 et la note.

la même réparation parce que c'est son arbre qui a causé le dommage. La jurisprudence emploie des moyens détournés pour rester équitable et déclare que le propriétaire est responsable, en vertu de l'article 1386, des défauts inhérents à sa chose et à tout ce qui en dépend par incorporation, machines, etc. (1). C'est assurément faire une fausse application d'un texte précis et limitatif; nous avons déjà expliqué sa portée et montré qu'il est un exemple frappant emprunté à la théorie objective consacrée par le texte même de l'article 1384; pourquoi la jurisprudence n'en fait-elle pas une équitable application, au lieu de chercher des détours et de compliquer les situations ?

A côté des décisions qui ne voient dans l'article 1384 qu'une simple annonce des articles suivants, et non pas la formule d'un principe, il en est qui vont jusqu'à reconnaître pourtant que ce texte établit une présomption de faute; ces décisions ne proclament pas encore la responsabilité objective, mais elles reconnaissent que le demandeur n'a pas à fournir la preuve d'une faute qui est présumée. Pareille solution rompt avec l'antique tradition d'après laquelle « on ne saurait raisonnablement attacher, dans tous les cas, à l'emploi d'une chose, une présomption de faute en se basant uniquement sur le dommage qui en résulte » (2). Non, certes, mais pourquoi ne pas sup-

---

(1) Cass. ch. civ., 19 avril 1887. — Sir. 1887, 1,217.

(2) Cour de Liège, 3e ch., 5 novembre 1898. — Dal. 1900, 2,289.

primer tout simplement cette présomption et ne pas abandonner franchement cette notion inutile et gênante ; pourquoi dire encore que l'article 1384 met une présomption de faute à la charge du propriétaire de la chose, présomption qui ne peut être combattue que par la preuve, soit du cas fortuit, soit de la force majeure, soit de la faute du demandeur en responsabilité (1) ; le simple rapport de cause à cet effet entre la chose et le dommage suffit et la présomption qu'on maintient ne sert qu'à conserver, pour la forme et dans les termes, une théorie trompeuse, inutile et fausse.

Cette idée de présomption de faute a l'avantage de permettre au demandeur, victime d'un accident causé par une chose, d'obtenir réparation du dommage subi en fournissant simplement la preuve, habituellement facile à faire, du rapport de cause à effet entre la chose et le dommage et de supprimer ainsi une différence absolument inexplicable et illogique qui existerait entre la victime d'un accident causé par une voiture attelée et une voiture automobile, par exemple : présomption de faute dans le premier cas, aucune autre preuve à fournir par le demandeur que celle du rapport dont nous avons parlé ; aucune présomption dans le second cas, application des principes généraux auxquels se réfère l'arti-

---

(1) Trib. civ. Bourges, 7 février 1895. Cour d'Agen, 1re ch., 17 mars 1897. Trib. civ. Seine, 4e ch., 28 janvier 1899. Trib. civ. Mayenne, 2 mars 1899. Dal. 1900, 2-289 et la note.

cle 1384 et, par conséquent, preuve d'une faute à fournir par le demandeur; cette différence, vraiment injustifiable, est celle à laquelle aboutit la théorie traditionnelle de la faute. En sous-entendant une présomption de faute dans l'article 1384, ce résultat choquant est évité, mais cette présomption est-elle conforme à la réalité, en est-il besoin même pour expliquer le texte de la loi ? Nous ne le croyons pas.

Aussi, la jurisprudence eut-elle dû, à notre avis, franchir ce dernier pas et admettre qu'il n'est pas besoin de sous-entendre une faute, contre laquelle on ne peut du reste se défendre. Certains arrêts permettent d'affirmer que cette application pure et simple de la théorie objective a été faite.

Nous allons d'abord passer en revue quelques décisions dans lesquelles la jurisprudence maintient la notion de faute, alors que cette dernière n'existe évidemment pas ; en la supprimant, on obtiendrait le même résultat, sans détour ; nous en concluerons forcément que la faute doit nécessairement être supprimée, puisque, pour être équitable, on est obligé d'affirmer faussement son existence. C'est ainsi qu'il a été jugé qu'une Compagnie de chemins de fer est responsable des incendies occasionnés par des charbons enflammés échappés d'une locomotive, bien que toutes les précautions aient été prises ; l'arrêt, se fondant sur l'article 1382, dit que : « La science fût-elle impuissante, les Compagies n'en seraient pas moins obligées d'indemniser les propriétaires incendiés, car le dommage nécessaire occasionné par une industrie, doit être à la charge de cette industrie, et

l'Etat n'a ni concédé, ni pu concéder aux Compagnies de chemins de fer le droit d'incendier sans indemnité les propriétés riveraines » (1). La faute n'apparaît pas ; c'est évidemment là une application très pure de la théorie du risque, de la théorie objective qu'on n'ose pas reconnaître.

Dans d'autres cas, la faute n'apparaît pas davantage, mais on fait l'application de textes spéciaux, alors même qu'il est bien certain que leur rédaction ne prévoyait pas le cas dont il s'agit. L'article 11 de la loi du 4 mai 1844, sur la chasse, accorde des dommages-intérêts au propriétaire d'un héritage auquel il a été causé du dommage, par le fait du passage de chiens courants sur sa propriété, et cela sans faute aucune de la part des maîtres des chiens. La jurisprudence étend l'application du texte au cas où les chiens tombent, du haut d'une falaise, dans une propriété particulière (2). Pour nous, l'article 1384 s'applique ici sans doute, toujours d'après l'idée de risque, de dommage causé, même sans faute.

Un autre exemple des hésitations de la jurisprudence, dans un cas où l'application de la théorie objective était toute indiquée, nous est fourni par un jugement de la 2e chambre du Tribunal civil de Dijon, du 31 décembre 1901 (3). Il s'agissait, dans

---

(1) Cour Bordeaux 1re ch. 21 juin 1859. Sir., 1860, 2, 42. — Cas. ch. civ., 20 novembre 1866. Dal., 1866, 1, 439.

(2) Cas. ch. req., 26 mai 1852. — Dal., 1852, 1, 286.

(3) Dal. 1902, 2, 401 et la note.

l'espèce, d'une demande en dommages-intérêts formée par l'acheteur d'animaux atteints de fièvre aphteuse ; ces animaux avaient contaminé l'écurie de l'acheteur. Le jugement relève que la responsabilité peut être purement objective (entend-il présumer la faute?), puis semble indiquer que, dans l'espèce, elle peut découler des suites du contrat. Or, comme le fait remarquer avec raison, croyons-nous, M. Percerou, la vente, annulée par application de l'article 1er de la loi du 31 juillet 1895, ne peut être prise comme fondement de cette responsabilité, puisqu'elle est prétendue n'avoir jamais existé ; mais nous nous séparerons de l'annotateur qui prétend que le jugement aurait dû relever quelque acte de loyauté douteuse, quelque imprudence, bref une faute, dans ses motifs. C'est encore là, à notre avis, un cas très net de responsabilité objective, sans qu'il soit besoin de faire appel au contrat ni à la faute.

En matière de mines, la jurisprudence se rallie plus franchement à la théorie que nous défendons. C'est ainsi qu'elle admet que le concessionnaire de mines est responsable des dommages causés par les travaux de la mine, à la surface, à quelque moment qu'ils viennent à se produire et de quelque nature qu'ils soient ; elle ne parle pas de faute, et nous trouvons là une application de la théorie du risque sans qu'il soit besoin de dire, avec M. Gény, qu'il y a sans doute *usage anormal* d'un droit, d'où faute (1).

---

(1) *Pandectes françaises*, 1896, 1, 337 et la note.

Un arrêt plus récent accorde, en effet, des dommages-intérêts au propriétaire de la surface pour dommages causés par l'*exploitation régulière* d'une mine (1). Mais il est vrai que l'exploitation des mines a donné lieu à une législation spéciale, et les partisans de la théorie traditionnelle considèrent la responsabilité établie par la loi du 21 avril 1810 comme une dérogation au droit commun; pour nous, ce ne serait qu'un renvoi à ce droit commun tel que nous avons cru pouvoir l'entendre.

La responsabilité de l'Etat est nettement établie, alors même que la victime d'un accident ne peut prouver la faute d'un agent de l'administration. A propos d'une décision du Conseil d'Etat du 21 juin 1895 (2), le commissaire du gouvernement essaie bien de soutenir que, par cela seul que l'accident se produit, le patron se trouve en faute vis-à-vis de celui qu'il emploie, mais les motifs de la décision ne s'arrêtent pas à cette considération vraiment trop choquante et prétendent que « la base de la responsabilité de l'Etat n'est pas dans un texte positif de droit civil, mais dans un principe supérieur de justice, duquel procèdent eux-mêmes les textes positifs que le juge civil a à appliquer. C'est donc une législation d'équité et non de droit écrit ». Nous ne voyons aucune raison de déclarer non équitable, dans les rapports des particuliers entre eux, ce qui l'est

---

(1) Cass. ch. civ., 12 décembre 1899. — Sir., 1901, 1, 497 et la note.

(2) Dal., 1896, 3, 65.

manifestement dans leurs rapports avec l'Etat ; et nous prétendons que c'est précisément au principe supérieur de justice, dont parle la décision susrappelée, que se réfère l'article 1382. Nous ferons nôtre la réflexion rapportée dans cette décision en l'étendant à tous les cas de dommage : « En résumé, la solution ne se heurte à aucune prohibition de loi écrite et, de plus, est conforme aux règles de l'équité et de l'humanité ». Dans le même ordre d'idées, nous trouvons à signaler une décision du Conseil d'Etat du 21 juin 1895 (1). A quoi bon être plus exigeant pour être en même temps injuste ?

Les principes étant douteux, comme le remarque fort bien M. Planiol (2), les tribunaux ne sont-ils pas plus à l'aise pour statuer équitablement ?

La jurisprudence admet-elle franchement la théorie objective ? Soutenir l'affirmative serait contraire aux faits, nous venons de le voir ; mais ses hésitations nous suffisent. Il nous suffit également de voir comment, pour être équitable, elle est obligée d'appliquer la théorie traditionnelle et de présumer la faute là où elle n'existe pas. Il n'est pourtant pas impossible de rencontrer quelques décisions isolées admettant notre théorie. Qu'il nous suffise de citer les arrêts suivants : Cassation Chambre civile, du 19 avril 1887, affirmant que le texte de l'article 1386 du Code civil a pour base ce principe que le proprié-

(1) Sir., 1897, 3, 33 et la note.
(2) Dal., 1896, 2, 457, note.

taire est responsable de plein droit des défauts inhérents à son bâtiment (1); cour de Chambéry, du 12 juillet 1905, affirmant que, « sainement compris, le point de vue auquel s'est placée la loi est conforme à la justice et à l'équité, puisque celui qui détient une chose et en tire avantage doit, par suite d'une légitime réciprocité, supporter les charges corrélatives à cet avantage » (2). C'est là l'idée objective de dommage. M. Josserand donne, à ce sujet, des explications justificatives auxquelles nous nous contenterons de renvoyer (3).

De cet exposé rapide de quelques décisions de la jurisprudence, il nous est, croyons-nous, permis de conclure combien elles sont imprécises, inconséquentes parfois, lorsqu'elles veulent s'attacher à la faute qu'elles ne peuvent découvrir ; rien d'étonnant à cela puisque, nous pensons l'avoir montré, ce ne peut être l'unique fondement de la responsabilité ; utile parfois, ou du moins commode (4), cette notion de faute peut, dans tous les cas de dommage causé par un fait personnel, être remplacée par celle du fait pur et simple (Cf. décision du Conseil d'Etat du 4 juillet 1860. Dal. 1860, 3, 50. — Cass. Ch. cr.,

---

(1) Dal., 1888, 1, 27.

(2) Sir., 1906, 2, 46.

(3) Dal., 1905, 2, 417 et la note.

(4) Cour de Bordeaux, 4e Ch., 12 août 1859. Dal. 1859, 2, 216.— Cour de Paris, 4e Ch., 6 juillet 1867. Dal. 1871, 5, 334, n° 5.— Cour de Paris, 4e Ch., 16 fév. 1867. Dal. 1867, 5, 371, n° 8.

19 nov. 1841. Dal. 1842, 1, 92.— Tribun. d'Amiens, 28 décembre 1900. Sir. 1903, 1, 524).

Dans le cas de dommage causé par le fait d'autrui, la faute peut encore être une commodité, mais c'est tirer une conclusion contraire aux faits que de la présumer toujours ; la théorie du risque nous semble aboutir à des résultats tout aussi justes et, certainement, plus logiques, et nous ne comprenons pas les motifs de jugements ainsi rédigés : « Attendu qu'une fois son choix librement fait, il n'est plus recevable à dire qu'il n'a pu empêcher le dommage causé par celui qui en a été l'objet » (1). Le dommage à réparer n'est certainement pas toujours en rapport avec la faute commise, quand cette dernière existe, tandis qu'il est de toute justice de faire supporter le risque à qui a le profit.

Nous ne comprenons pas non plus qu'une faute étant présumée, le législateur ne permette pas aux maîtres d'établir utilement qu'ils n'ont pu l'empêcher. Et toutes les raisons que l'on puisse donner de cette solution n'en sont point, à notre avis ; c'est, dira-t-on, « pour les rendre plus soigneux dans leur choix et plus attentifs dans leur surveillance » (2). Le choix peut avoir été très soigné, la surveillance très attentive et le dommage causé néanmoins par le domestique ; qu'on ne s'en tienne donc plus à la faute

---

(1) Cass. Ch. req., 12 juin 1899.— Dal. 1901, 1, 41 et la note.

(2) Cour de Nancy, 1re Ch., 5 avril 1873. — Dal. 1874, 2, 52.

qui n'existe pas, mais au risque, qu'en toute équité, doit supporter le maître (1).

Il n'y a, de même, aucune faute à présumer dans le cas de responsabilité du fait des choses ; qui utilise une chose doit en supporter le risque, l'article 1384 ne dit rien autre, et c'est au propriétaire ou usager à prouver la faute ou le fait (qu'apprécieront les juges) de la victime, ou encore la force majeure (force étrangère invincible causant le dommage) pour se dégager de cette responsabilité ; aussi estimons-nous qu'il n'est pas équitable de dire, en cas d'accident causé par un vélocipédiste : le vélocipédiste est déchargé de toute responsabilité parce qu'il est constaté qu'aucune faute ne lui est imputable et qu'il a observé les règles édictées par les arrêtés préfectoraux ; dans un cas spécial un vélocipédiste a été déchargé pour ce motif, mais l'arrêt qui l'absolvait a eu le tort, à notre avis, de ne pas insister tout particulièrement sur le seul fait intéressant, à savoir, que le piéton, victime, n'avait pas observé les prescriptions réglementaires. Le vélocipédiste aurait donc dû être renvoyé indemne, non parce qu'il n'avait pas commis de faute, puisqu'il doit subir les risques de sa chose, mais parce qu'il était parvenu à prouver la faute de la victime. Cette distinction, qui semble avoir échappé aux juges, est, pour nous, capitale et nous ne nous rallions pas à la distinction de l'annotateur distinguant suivant que la chose est conduite par son

---

(1) Cass. Ch. req., 3 mars 1884.— Dal. 1885, 1, 63.

propriétaire ou abandonnée à elle-même (1).

Les cas dans lesquels la jurisprudence applique la théorie objective ne sont donc que l'exception, car si elle admet la responsabilité directe, c'est-à-dire sans faute prouvée, du moins cette dernière est-elle présumée (2); cette présomption peut parfois disparaître par la simple preuve de l'absence de faute, on la qua-

---

(1) Cour de Paris, 1re Ch., 15 mai 1851. — Dal. 1852, 2, 240.

(2) Cour de Rennes, 26 juillet 1906. Sir., 1907, 2, 16. — Cour de Lyon, 1re Ch., 25 avril 1899. Cour de Riom, 25 mars 1903. Trib. civ. Seine, 23 janvier 1903. Aix, 1er juin 1904. Paris, 11 mars 1904. Dal. 1904, 2, 257 et la note. — Cass. Ch. civ., 8 mai 1906. Dal. 1906, 1. 457 et la note. — Trib. civ. Lannion, 5 déc. 1905. Bourges, 16 janvier 1906. Dal. 1906, 2, 249 et la note. — Trib. civ. Seine 24 janv. 1906. Dal. 1907, 2, 17 et la note.

Il s'agissait, dans ce dernier jugement, d'établir la responsabilité d'un aéronaute qui, pilotant au-dessus d'une ville un ballon gonflé au gaz d'éclairage, avait occasionné la mort de certaines personnes et des blessures à plusieurs autres par suite de l'explosion du gaz après sa descente au milieu des maisons ; la responsabilité est bien établie sur l'article 1384, mais le jugement considère la faute comme présumée ; l'aéronaute prouve bien que l'enveloppe de son ballon a été crevée par les habitants, mais ne peut démontrer que ce soit là la cause de l'accident ; néanmoins sa responsabilité est atténuée parce que des passants ont tiré le guide-rope et nécessité la descente dans une rue étroite : les victimes ont, par leur fait, contribué au dommage qu'elles ont subi. La faute est donc toujours le fondement de la responsabilité ; ne peut-on la faire apparaître, on la présume bien qu'elle ne soit bien souvent que le « vacuum et superfluum verbum » dont la qualifie M. Josserand (Dal., 1904, 2, 257 en note).

lifie alors de *juris tantum* ; parfois le propriétaire ne pourra s'exonérer qu'en prouvant directement le cas fortuit *lato sensu* (par là il faut entendre le cas où la cause de l'accident, bien que résidant dans la chose elle-même, a pu être ignorée sans faute de la part du propriétaire), c'est la présomption *juris* et *de jure*. Bien entendu la présomption de faute disparaît également devant la faute de la victime.

Elle disparaît également devant la preuve du cas de force majeure, confondu avec le cas fortuit *stricto sensu* qui, pour nous, constitue, avec la faute, les seuls cas d'exonération possibles pour le propriétaire de la chose, cause du dommage. Nous avons défini la force majeure : le cas où la cause de l'accident réside dans des forces extérieures contre lesquelles les prévisions et les forces humaines sont impuissantes ; le dommage n'est donc pas causé par la chose ; celle-ci n'est qu'un instrument.

Nous avons montré que l'absence de faute nous importait peu, puisqu'elle n'empêche pas la chose du propriétaire d'être réellement cause du dommage ; or, cette considération suffit pour notre théorie ; le cas fortuit, tel qu'il est entendu habituellement par la jurisprudence (*lato sensu*), ne doit pas davantage nous arrêter ; aussi, avons-nous dit que nous ne reconnaissions que deux causes d'exonération pour le propriétaire d'une chose ayant occasionné un dommage : la faute (ou le simple fait équitablement apprécié) de la victime, la force majeure, ou cas fortuit *stricto sensu* ; dans ces deux cas, ce n'est pas, en réalité, par la chose que le dommage a été causé, mais

bien par l'activité de la victime, ou par une force étrangère extérieure qui n'ont fait, l'une et l'autre, que se servir de la chose; il est donc juste que le propriétaire de cette chose ne subisse pas les conséquences d'une activité vis-à-vis de laquelle sa chose n'a été qu'un instrument.

En définitive, sans faire appel à aucune idée de faute, ni de présomption de faute, il nous paraît juste que ce soit celui-là qui tire profit d'une chose qui ait à prouver qu'elle a pu exceptionnellement causer un dommage sans engager sa responsabilité, plutôt que d'accabler la victime sous le poids d'une preuve qu'elle ne pourra généralement pas fournir et de lui faire supporter, par suite, les risques de l'activité d'une chose dont elle n'a aucun profit à tirer; l'équité nous paraît évidemment être du côté de la solution qui fait payer à quelqu'un, comme prix des avantages qu'il réalise, les pertes qu'il aura occasionnées ; et c'est, croyons-nous, maintenir contre tout bon sens une théorie absolument fausse et inutile que de trouver encore la faute dans le fait seul d'employer une chose susceptible de causer un dommage.

Terminons cet exposé en faisant remarquer que la Cour de cassation, elle-même, ne semble pas bien fixée sur la nature du fait ni sur celle de la faute; elle arrive à les confondre et à ne pas pouvoir les distinguer (1) ; nous avons sur elle l'avantage de nous en

(1) Cass. Ch. civ., 24 janvier 1870. Dal. 1870, 1, 177 et la note.— Contra : Cass. Ch. des req., 28 novembre 1860. Dal. 1861, 1, 339. — Cass. Ch. crim., 7 novembre 1873. Dal. 1874, 1, 95.

tenir au premier qui ne peut échapper ; cela nous permet d'être équitable en même temps que de nous conformer aux textes, nous l'avons vu.

Conclusion

Arrivés au terme de notre première partie, nous ne croyons pas inutile de jeter un rapide coup d'œil en arrière et de rassembler nos idées.

Cherchant une base à la responsabilité civile du fait des choses inanimées, nous avons, tout d'abord, éliminé les responsabilités dites pénale et contractuelle.

Nous avons été astreints à étudier la responsabilité civile en général, puisqu'il est de tradition de donner comme base, à la responsabilité civile du fait des choses inanimées, la faute, base commune à toute responsabilité civile.

Nous avons cru montrer que le texte de l'article 1382 était suffisamment large pour permettre la construction d'une théorie large, elle aussi, et non uniforme. La même idée, nous croyons l'avoir montré, ne peut servir de fondement aux responsabilités du fait personnel, du fait d'autrui et du fait des choses inanimées.

Le texte est vague à dessein et n'est qu'un guide incertain, permettant la réparation du dommage, suivant les circonstances et le milieu.

C'est pourquoi nous avons cru pouvoir dire que les textes ne contredisaient pas notre théorie, l'éta-

blissaient même, et que l'équité pouvait dégager les solutions en la matière, au fur et à mesure des besoins.

Nous avons donné le titre d'objective à notre théorie, pour bien l'opposer à celle dite subjective, de la faute, et pour bien marquer que l'intention, pas plus que l'illégalité, c'est-à-dire la prévision de la loi positive, n'entraient en ligne de compte qu'à titre accessoire et non principal et nécessaire.

Mais, au principe unique et absolu de la faute, nous ne prétendons pas en opposer un autre unique aussi et aussi absolu ; nous conservons, au contraire, la faute à titre auxiliaire, là où l'on peut la rencontrer, sans refuser réparation d'un dommage causé sans qu'il y ait faute. « La faute, dirons-nous avec M. Teisseire (1), n'est qu'un élément du fait qui vient en augmenter ou en diminuer le rôle sans en changer la nature ».

Ainsi nous avons trouvé des faits personnels dommageables et non fautifs ; conformément à notre théorie objective, nous avons dit : ils réclament réparation, néanmoins, parce qu'il y a dommage et qu'il s'agit d'un risque d'activité à subir par qui l'a causé. Nous n'avons pas voulu répondre, avec M. Grandmoulin (2) : « Qu'est-ce qu'un simple fait, sinon un cas fortuit », car si l'intervention d'une force extérieure ne peut être prouvée, ce fait est réellement l'œuvre entière de son auteur.

---

(1) Thèse, p. 235.
(2) Thèse, p. 43.

Nous n'avons pu nous étendre autant que nous l'aurions désiré, ce qui nous aurait entraîné bien trop loin, mais il est évident que, lorsque nous avons dit que tout fait dommageable réclame réparation de la part de son auteur, il faut également considérer la victime et la part active qu'elle a pu prendre dans la réalisation de ce dommage, car nous ne voudrions pas laisser croire que tout dommage doive être réparé intégralement, parce que l'auteur y a joué un certain rôle qui peut, d'ailleurs, n'avoir été qu'effacé; bref il peut avoir été l'occasion, mais non la cause, ou encore la cause, mais plus ou moins directe.

Le dommage et son rapport de cause à effet avec l'auteur, voilà ce que doit prouver la victime; à l'auteur de prouver la part d'activité de la victime, pour diminuer ou supprimer même, suivant les cas, sa propre responsabilité ; nous avons également vu que l'exercice d'un droit ne supprime pas forcément toute responsabilité; c'est encore une question d'appréciation subissant l'influence de l'état social et dépendant de l'équité.

Arrivant à la responsabilité du fait d'autrui, nous avons reconnu que la faute pouvait parfois fonder la responsabilité, mais nous avons également dit que, la plupart du temps, on ne la rencontrera pas ; ce n'est pas non plus sur une présomption de faute qu'il s'agit d'établir la responsabilité, mais sur l'état de subordination (père et mère à l'égard des enfants), ou sur l'idée de risque (maîtres à l'égard des domestiques), risque qu'il est équitable de faire supporter

au maître qui profite de son domestique, plutôt qu'à la victime qui lui est étrangère. Avec le système de la faute on arrive à une solution profondément injuste et inexplicable : le maître ne peut pas prouver qu'il n'est pas en faute, parce qu'il ne peut pas ne pas être en faute. N'est-ce pas, évidemment, contraire à la réalité ? Le risque est donc équitable ; la faute profondément injuste et fausse.

Quant à la responsabilité du fait des choses inanimées, nous nous trouvions plus à l'aise, puisque nous avions montré l'imprécision de l'article 1382, n'exigeant pas, à notre avis, la preuve d'une faute pour rendre possible la réparation d'un dommage et que nous rencontrions un texte aussi sûr que celui de l'article 1384, proclamant la responsabilité sans faute, la théorie objective, du risque.

En résumé, point de principe fixe : responsabilité sans faute mais responsabilité de ses fautes aussi, responsabilité de son simple fait encore, de ses subordonnés, des personnes et des choses dont on tire profit ; la source de cette dernière responsabilité est plus que tout autre étrangère à toute notion de droit; c'est dans des considérations d'équité qu'elle apparaît (1) ; on peut néanmoins, pour lui donner un fondement, la justifier par cette idée, qui domine toute la matière de la responsabilité : celui qui profite d'une chose doit en supporter les *risques*.

Les auteurs les plus affirmatifs, en sens contraire,

---

(1) Josserand : *Responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 103.

nous l'avons vu, laissent parfois percer ces idées et la jurisprudence les applique franchement dans certains cas où malgré tous ses efforts elle ne peut trouver la faute et où elle sent bien aussi que réparation est pourtant due.

Les articles 1382 et suivants du Code civil embrassent donc, à notre avis tous les cas possibles de dommages et permettent à des juges impartiaux et éclairés de rendre justice à chacun, suivant le dommage subi et l'activité déployée. A l'aide des seuls principes généraux de justice et d'équité, le juge peut rendre ses décisions ; nous sommes ici en matière de responsabilité civile, de dommage à réparer et nous n'avons pas à nous demander s'il existe un texte précis prévoyant tel ou tel cas particulier : le législateur n'a pas tout prévu, il ne le pouvait pas du reste, mais il a posé les principes fondamentaux où il ne nous reste qu'à puiser pour en extraire toutes les conséquences possibles et équitables.

Il faut appliquer les lois sans s'obstiner à les subir ; c'était bien là l'idée très logique et très juste de M. le premier président Ballot-Beaupré, quand il s'exprimait comme il suit, lors de la cérémonie du centenaire du code Napoléon : « Lorsque des doutes s'élèvent sur la signification et la portée du texte, j'estime que le juge a les pouvoirs d'interprétation les plus étendues. Il ne doit pas s'attarder à rechercher obstinément qu'elle a été, il y a cent ans, la pensée des auteurs du Code en rédigeant tel ou tel article. Il doit se demander ce qu'elle serait si le même article était aujourd'hui rédigé par eux. Il doit se dire

qu'en présence de tous les changements qui, depuis un siècle, se sont opérés dans les mœurs, dans les institutions, dans l'état économique et social de la France, la justice et la raison commandent d'adapter libéralement, humainement, le texte aux réalités et aux exigences de la vie moderne ».

Cette idée, nous nous sommes efforcés de la faire nôtre, au courant de cette étude, et nous ne croyons pas avoir été mal éclairés en nous refusant à voir bien établi le principe de la faute comme base de toute responsabilité ; le serait-il qu'il nous serait permis d'essayer de le renverser puisque le texte y prête et qu'en l'état actuel d'autres principes sont nécessaires pour obtenir réparation de dommages causés par toutes ces choses éminemment dangereuses avec lesquelles le progrès nous a mis aux prises.

DEUXIÈME PARTIE

APPLICATIONS EN MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

Il a pu paraître étrange qu'ayant à étudier les accidents d'automobiles, la responsabilité qui s'ensuit, son principe et son fondement, nous ayons tant tardé à aborder ce qui, à première vue, devait être le sujet principal, pour ne pas dire unique. Nous avons, en effet, annoncé que nous allions voir aux prises l'automobiliste et le piéton et nous avons parlé de tout autre chose ; nous voudrions nous en excuser tout d'abord et nous expliquer ensuite.

Notre introduction a pu paraître bien spéciale, vu le développement donné à la première partie sur la responsabilité en général ; sans doute, le point intéressant est bien celui que nous abordons dans notre seconde, mais nous tenions, indiquant que tel était bien l'objet dominant de cette étude, à parler de la responsabilité civile en général, de la responsabilité

du fait des choses inanimées en particulier, parce que, comprises comme nous avons cru pouvoir les comprendre, elles permettent d'englober dans leur application tout dommage et d'attribuer à sa victime entière réparation, sans détour, avec les seuls textes dont nous disposons ; si bien, qu'ayant traité de la responsabilité civile en général, nous pouvons dire que nous avons traité aussi la question de responsabilité en matières d'accidents d'automobiles.

Mais cette façon simple de résoudre le problème, toute logique qu'elle soit, réclame quelques explications que nous nous proposons de fournir maintenant, puisque la solution que nous donnons est loin d'être acceptée aussi facilement que nous la faisons découler des principes généraux.

Il est bien entendu que le côté pénal a été écarté une fois pour toutes de notre matière et que nous ne nous demanderons pas si les textes actuels suffisent ou non pour la répression pénale, s'il ne serait pas nécessaire d'ériger en délit spécial ce qu'on a appelé le délit de fuite (qui n'est pas si spécial que certains veulent le faire entendre, à la gent automobile).

Nous allons donc reprendre la question de responsabilité civile et essayer de tirer les conclusions, de faire les applications qui nous sont permises par l'exposé de notre première partie, au point de vue, prétendu tout spécial, des accidents d'automobiles.

Cette responsabilité sera celle des propriétaires d'automobiles, responsables de leur fait personnel, du fait de leurs préposés et du simple fait aussi de leurs voitures ; ce sera celle encore des individus qui,

sans être propriétaires de la voiture automobile, ni préposés de son propriétaire, s'en servent et causent un dommage.

Nous verrons donc s'il y a lieu de faire application des articles 1382, 1383 de notre Code civil, de l'article 1384, de l'article 1385 même, ainsi que de l'article 1386.

Sans admettre, avec M. Josserand (1), que le législateur ait présenté deux théories bien distinctes (« dans un désordre critiquable », il est vrai), celle de l'obligation délictuelle, celle de l'obligation née de la loi, nous mettrons à profit le « désordre évident » des textes et, sans affirmer que l'intention du législateur ait été aussi réelle, nous tirons, de la rédaction même de la loi, toutes les déductions logiques et équitables.

Nous allons essayer d'en faire l'application à propos de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles.

Cette étude sera nécessairement une étude spéciale de jurisprudence; nous verrons la façon dont cette dernière applique les solutions traditionnelles du principe de la faute, les extensions qu'elle en fait; nous verrons si ce procédé est suffisant pour réparer tous les dommages qu'il est désirable de voir réparés, si ces extensions sont légitimes : ce sera notre premier chapitre; nous dirons, dans un deuxième cha-

---

(1) Josserand : *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, page 96.

pitre, le remède proposé pour la réparation des dommages subis; nous le repousserons pour fournir le nôtre, dans un troisième chapitre, qui s'offrira tout naturellement, après l'exposé de notre première partie et les critiques, tant de la jurisprudence que des propositions et projets de lois présentés dans les deux premiers chapitres de notre seconde partie; dans un quatrième chapitre nous verrons s'il y a pas quelque chose à faire pour la réglementation de la circulation des automobiles et la sécurité des piétons; enfin, nous verrons dans un dernier chapitre les réformes réclamées et les progrès réalisés à l'étranger.

Mais, auparavant, nous croyons indispensable de dire les méfaits de l'automobilisme et de contrôler la certitude de leur existence, car ce n'est pas la moindre des raisons qui ont engendré ces propositions et projets de lois auxquels nous venons de faire allusion.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Les méfaits de l'automobilisme

Voyons donc les reproches que l'on adresse communément aux automobilistes, avant de voir la façon dont on les traite et le régime auquel on voudrait les soumettre.

La question a été étudiée par la Société d'études législatives et les discussions auxquelles elle a donné lieu nous seront d'un précieux secours, ainsi que le rapport présenté à cette société par M. Colin, le 18 avril 1907 (1). D'autre part M. Josserand (2) a repris les arguments des « autophobes » (pour nous servir d'un terme en vogue) et les a victorieusement réfutés.

Le grand grief, croyons-nous, celui qui met en

---

(1) *Bulletin de la Société d'études législatives*, année 1907.
Josserand : *L'Automobile et le Droit*, Lyon 1908.

mouvement tous les autres et fournit aux adversaires de l'automobilisme un prétexte au déchaînement de leur haine contre cette industrie naissante, une occasion même de décerner à ses partisans les épithètes les plus désobligeantes parfois et les plus imméritées, c'est que l'on se trouve en présence d'une nouveauté, d'un mode de locomotion qui laisse loin derrière lui tous les autres, change naturellement les usages de la route, bouleverse évidemment certaines habitudes, révolutionne, si l'on veut.

C'est, en effet, le don de toutes les inventions ingénieuses d'attirer sur elles non seulement l'attention, mais encore la réprobation presque universelle; les chemins de fer n'ont-ils pas provoqué, eux aussi, à leur apparition, des déchaînements de haine? L'exemple n'a pas été si rare de communes s'opposant à la traversée de leur territoire par ce monstre d'un nouveau genre; qui nierait aujourd'hui leur utilité, malgré les accidents multiples qu'ils occasionnent, et qui oserait parler de les supprimer? Ne se contente-t-on pas, d'autre part, pour la réparation des dommages qu'ils causent par leux exploitation, des textes actuels, dont on fait une application des plus larges et des plus variées ; la jurisprudence, par ce détour, réussit à être équitable et l'on se contente de cet à peu près.

Ce que le temps est parvenu à faire pour les chemins de fer, il le fera sans aucun doute pour les automobiles; les passions s'apaiseront et ce mode de locomotion arrivera à être considéré comme très

normal, très utile aussi et pas plus révolutionnaire que ne l'ont été ses devanciers.

Je sais bien, et c'est là une des conséquences du premier grief (le seul véritable), que ce sont les « riches » qui usent, nous dit-on, de cet engin nouveau et c'est ce qui le rend encore moins « populaire »; il n'est pas permis à tout le monde de « faire de l'auto », pas plus, du reste, que de rouler carrosse. Assurément le sport automobile est plutôt aristocratique, mais ce n'est pas l'unique usage de ce mode de locomotion et les services qu'il rend à tel médecin de campagne (qu'il est évidemment appelé à rendre encore en plus grand nombre), à tel industriel ou commerçant, sont déjà bien nombreux; du reste, ce genre d'industrie fait déjà vivre un nombre incalculable d'ouvriers et personne n'oserait s'en plaindre.

Il est vrai que « toute industrie, si mauvaise, pernicieuse, dangereuse ou immorale qu'elle soit, pourrait invoquer le même argument à son actif ; mais comme l'industrie de l'automobile n'est ni pernicieuse, ni dangereuse, ni immorale, c'est un côté de la question qu'on a eu raison de faire valoir et qui a, en effet, une très grande importance » (1). Enfin l'avenir qui lui est réservé n'est pas aussi limité que pourraient le faire croire ses débuts et, le serait-il, qu'il n'y aurait pas davantage lieu de la maudire et de réclamer contre elle les pires répres-

---

(1) La loi des 3 et 4 mai 1908. Article de M. J. Aubin, docteur en droit.

sions au moyen de lois d'exception. Ce n'est pas une raison, disons-nous, parce que les favorisés du sort sont en majorité à s'en servir, pour sévir plus rigoureusement ; ce procédé n'est qu'arbitraire, anarchique même.

Laissons faire le temps et se démocratiser l'automobile, sans exploiter ce côté de la question, comme il est facile de le faire, sous prétexte de « ne pas sacrifier au côte économique le côté juridique, je dirai volontiers moral » (1).

Il est d'autres griefs qui ont, peut-être, plus de fondement, mais qui ne suffiraient pas, à notre avis, à motiver l'adoption de rigueurs spéciales, d'une loi spéciale, disons-le de suite, puisque c'est le point d'aboutissement des discussions de la commission de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, formée au sein de la société d'études législatives.

Les constructeurs d'automobiles ne sont, en effet, pas encore parvenus à supprimer le bruit, la fumée et l'odeur produits par leurs voitures, et c'est, nous l'avouons, un des désagréments, non des moindres, de leur circulation ; mais ce n'est qu'un désagrément bien amoindri du reste, depuis son apparition.

La poussière soulevée sur nos routes en est un bien plus considérable et bien plus désagréable aussi ; auquel d'entre nous n'est-il pas arrivé, en effet, alors

---

(1) *Bulletin de la société d'études législatives*, année 1907. Rapport de M. Colin, 18 avril 1907.

que par une belle journée ensoleillée il quittait pédestrement la ville pour aller respirer au dehors l'air qu'il croyait y trouver plus pur, de maudire l'automobile, venant obscurcir son horizon et corrompre son air en le noyant dans une poussière épaisse.

Nous comprenons, à ce sujet, toutes les récriminations des adversaires de l'automobilisme, elles sont assurément motivées ; mais nous n'admettons pas que la circulation automobile soit incompatible avec l'usage normal de la route : la route est à tous et de ce qu'un mode nouveau de locomotion est inventé, il ne s'ensuit pas que cette route lui soit interdite ; il n'y a rien de contradictoire entre ces deux propositions : usage normal de la route, d'une part ; circulation des automobiles, d'autre part, et nous ne sommes nullement de l'avis de M. Wahl, disant que les routes ne sont pas faites pour les automobiles (1) ; ce qu'il est vrai de dire, c'est qu'elles ne présentent pas toutes les qualités nécessaires à la sécurité et à l'agrément de la circulation, et qu'il y a lieu de prendre certaines mesures règlementaires, du domaine de l'administration, car ce ne sont pas les automobiles à elles seules qui sont la cause de ces flots de poussières ; un peu plus de goudronnage des routes (auquel participeront en bonne part, du reste, les pro-

(1) M. Albert Wahl : *La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles. — Revue trimestrielle de droit civil*, année 1908, pages 5 et suivantes.

priétaires d'automobiles et les associations d'automobilistes) et le mal sera conjuré.

Il n'est peut-être pas hasardé, à ce sujet, d'attendre les améliorations qui ne manqueront pas d'être demandées au fameux *Congrès de la Route*, qui tiendra ses assises à Paris, au ministère des travaux publics, du 11 au 18 octobre 1908. Là seront étudiées diverses questions relatives aux procédés d'entretien des routes, à la lutte contre l'usure et la poussière (nettoiement et arrosage, utilisation du goudron, etc.), aux signaux de la route. Il est donc permis de croire en l'œuvre utile qu'accomplira ce congrès.

Un peu plus de police de la route aussi et bien des accidents seront évités, car, ce qui n'est pas de l'usage normal de la route, c'est de la transformer en basse-cour, en étable où canards, poulets, dindons, vaches et veaux circulent en l'absence de tout gardien.

Assurément, comme le fait fort bien remarquer M. Planiol (1), « les passants ne peuvent pas s'envoler devant les automobiles comme des moineaux ». Nous verrons les droits et les devoirs de chacun en étudiant la jurisprudence et en la discutant ; mais au moins, nous paraît-il utile de remarquer, puisque nous en sommes aux griefs formulés contre les automobilistes, que la police de la route est tout à fait défectueuse et que non seulement cette dernière se

---

(1) M. Planiol : *Revue critique de législation et de jurisprudence*, année 1906, page 86.

trouve transformée en basse-cour ou étable, mais encore que piétons et voituriers s'y tiennent au bon milieu, sans souci et sans droit.

Puisque l'on parle d'usage normal de la route et que l'on voudrait en excepter les automobilistes (ce qui serait une mesure exorbitante), qu'il nous soit permis de dire que son usage normal est un usage conforme aux règlements (qui existent, il est vrai, sans être appliqués ni surveillés) ; or, qui n'a pas été frappé du sans-gêne de certains charretiers occupant obstinément le milieu de la route, ou bien le côté gauche, ou encore, ce qui n'est pas plus rare, barrant complètement la voie avec leur attelage, pendant qu'eux, conducteurs, suivent nonchalamment, à quelque cent mètres, ou même s'attardent au cabaret voisin ; nous pourrions multiplier les exemples, parler des lourds chariots attelés de deux bœufs allant à leur guise, pendant que le conducteur, huché sur sa voiture, dort paisiblement. Quel aspect plus désastreux encore et quel danger plus grand aussi que les rues de villages encombrées de matériaux de toute sorte ! Est-ce là l'usage normal de la route ? Qu'on ne parle donc pas d'usage normal de la route dans le chapitre des méfaits de l'automobile. La route est à tous, son aménagement, à cet effet, est possible ; mais qu'on applique d'abord les règlements.

Tous ces reproches n'en sont donc pas, ou, du moins, ne motivent pas les haines déchaînées contre l'automobilisme ni le traitement qu'on voudrait faire subir à ses adeptes.

Nous arrêterons-nous alors plus volontiers à un nouveau grief que nous allons encore discuter : les accidents d'automobiles, dit-on, sont très fréquents, de plus en plus fréquents et plus fréquents aussi que ceux occasionnés par les autres modes de locomotion.

Certes, s'il est vrai que les accidents soient si nombreux qu'on l'affirme et qu'il s'agisse d'un véritable et sérieux « danger nouveau » il ne serait peut-être pas inutile de rechercher un remède nouveau lui aussi et spécial.

Prenons donc les statistiques que nous avons à notre disposition, celle, par exemple, établie par la préfecture de police pour le département de la Seine. (Voir tableau ci-après, p. 147).

Les chiffres sont suffisamment suggestifs et parlent d'eux-mêmes ; ils montrent combien sont plus dangereux les autres modes de locomotion et combien les automobiles causent moins de morts et entraînent moins de blessures, en un mot occasionnent moins d'accidents de personnes que les tramways, voitures et omnibus. C'est, du reste, l'avis de M. Hennequin, directeur au ministère de l'Intérieur ; dans un rapport sur le nombre des accidents (1), M. Hennequin affirmait, en effet, que « les accidents occasionnés par la traction animale présentent beaucoup plus de gravité que ceux de la traction mécanique ». Qu'on ne vienne donc pas mettre en avant le chiffre des acci-

(1) *Bulletin de l'Association Générale de l'automobile*, nos de novembre et décembre 1904.

Statistique des Accidents de 1902 à 1906 inclus

VÉHICULES	1902				1903				1904				1905				1906			
	Accidents de personnes		Accidents matériels	Nombre de voitures	Accidents de personnes		Accidents matériels	Nombre de voitures	Accidents de personnes		Accidents matériels	Nombre de voitures	Accidents de personnes		Accidents matériels	Nombre de voitures	Accidents de personnes		Accidents matériels	Nombre de voitures
	Morts	Blessés			Morts	Blessés			Morts	Blessés			Morts	Blessés			Morts	Blessés		
Tramways	12	1.265			10	1.703			17	1.170			12	1.283			15	1 483		
	1.277		2.657		1.713		2.665		1.187		1.961		1 295		2.617		1.498		3.328	
	3.934			2.075	4.378			2.105	3 148			2.009	3.912			2.181	4.826			2.200
Autos	2	669			6	824			6	1.030			8	1.387			6	1 791		
	671		1.189		830		1.498		1.036		1.366		1.395		2 574		1.797		2.928	
	1.860			3.510	2.328			5.483	2.402			5.483	3.969			6.704	4.725			7.886
Voitures et Omnibus	31	9.328			36	9.925			34	8.964			19	10.814			33	10.703		
	9.359		26.234		9.961		25.173		8.998		30 199		10.833		27.853		10.736		28.434	
	35.593			45.171	35.134			43.923	39.197			43.164	42.581			38.686	39.170			42 097
Bicyclettes	0	1 996			0	1.949			2	2.678			2	1.927			0	2.105		
	1.996		730		1.949		985		2.680		931		1 929		942		2 105		948	
	2.726			143.550	2.934			149.235	3.614			156.837	2.841			161.063	3.053			161.421
Totaux	45	13.258			52	14.401			59	13.842			41	15.411			54	16.082		
	13.303		30.810		14.453		30.321		13.931		34.460		15 452		33.956		16.136		35 638	
	44.133			194.306	44.774			199.532	48.361			207.493	49.408			212 529	51 774			213.604

dents d'automobiles pour réclamer des mesures sévères et des lois spéciales, ni dire, en opposant les automobiles aux tramways, que ces derniers « diminuent le risque normal » (1). La réflexion peut paraître plaisante.

Un pourcentage a, en effet, été dressé par les soins de la même préfecture de police pour les accidents de personnes causés par les véhicules divers, nous le fournissons pour la même période de 1902 à 1906.

	1902		1903		1904		1905		1906	
	Nombre d'accidents	Proportion par 100 voit.	Nombre d'accidents	Proportion par 100 voit.	Nombre d'accidents	Proportion par 100 voit.	Nombre d'accidents.	Proportion par 100 voit.	Nombre d'accidents.	Proportion par 100 voit
Tramways ...	1.277	61,53	1.713	81,37	1 187	59.08	1.295	59,38	1.498	68,09
Automobiles .	671	19,11	830	19,21	1.036	18,89	1.395	20,88	1.797	23.04
Voitures....	9.359	20,71	9.961	22,67	8.998	20,84	10.833	24,96	10.736	25,50
Bicyclettes...	1.996	1,38	1.949	1,30	2.680	1,70	1.929	1,19	2.105	1,30
Totaux ...	1 3303	6,84	14.453	7,02	13.901	6,69	15 452	7,27	16.136	7.56

Il montre encore que les récriminations des adversaires de l'automobilisme ne reposent sur rien et que leurs affirmations, non seulement sont exagérées, mais ne sont aussi que pures fables.

Devant ces chiffres, les adversaires de l'automobilisme ne désarment pourtant pas, et les uns, avec M. Colin, répondent que, malgré tout, les automobiles sont des engins très dangereux, plus dangereux que

(1) Wahl : *Revue trimestrielle*, année 1908.

tous autres, car, s'arrêtant 8, 10 et même 15 fois plus facilement que les véhicules hippomobiles, elles devraient causer 8, 10 et même 15 fois moins d'accidents. L'argument n'est que spécieux et ne nous arrêtera pas ; nous nous contenterons de remarquer, avec M. Josserand (1), que « c'est accabler l'automobile sous le poids de ses propres perfections ». L'argument qui consiste à reprocher aux statistiques fournies d'émaner de la préfecture de police et de n'avoir trait qu'aux accidents causés dans le département de la Seine, ne porte pas plus, car il est bien évident qu'il est tout à l'avantage des automobilistes d'avoir une statistique relatant les accidents occasionnés sur un grand parcours et en dehors aussi des agglomérations ; n'insistons donc pas.

D'autres, avec M. Wahl (2), vont jusqu'à dire qu'il est peu important de savoir si les voitures à traction animale causent plus d'accidents, car si les accidents sont rares, la responsabilité ne sera pas fréquente et les victimes seront indemnisées. Ainsi, il est bien entendu et prouvé que les automobiles sont moins dangereuses que les autres voitures, que leur circulation n'est pas en contradiction avec l'usage normal de la route, mais, peu importe, nous ne voulons pas savoir si elles sont plus ou moins dangereuses, disent les partisans d'une loi nouvelle et spéciale frappant les automobilistes et rien qu'eux ; nous n'en voulons

---

(1) Josserand : *L'automobile et le droit*, page 14.
(2) Wahl : *Revue trimestrielle*, année 1908.

point sur nos routes ou, du moins, nous leur ferons payer cher leur audace, nous les mettrons hors la loi ; elles ne causent que peu d'accidents, dites-vous, elles auront moins de responsabilité à encourir, et voilà tout ; mais ce que nous voulons, c'est une loi pour elles et excepter de cette loi exceptionnelle et rigoureuse, les tramways, par exemple, quoique plus dangereux, les autres voitures aussi ; bref, c'est aux automobilistes seuls que nous en voulons. Nous avouons ne pas comprendre pareil raisonnement et, si ce n'est pas par parti pris qu'il est dicté, nous le trouvons tout simplement dérisoire.

Nous devons encore dire un mot de l'accident anonyme pour en terminer avec tous ces reproches.

L'accident anonyme, c'est l'accident dont on ne peut désigner l'auteur, qui a fui après son forfait. Nous trouvons, nous aussi, ce fait très répréhensible et reconnaissons qu'il ne mérite aucune pitié de la part des juges ; mais il est du ressort de la juridiction répressive et nous le laisserons, par conséquent, de côté. Nous dirons, cependant, que l'accident anonyme n'est pas le monopole des automobilistes : le bicycliste, le cavalier, le simple voiturier même, en causent eux aussi des accidents anonymes ; pourquoi dès lors s'en prendre uniquement à l'automobiliste ?

Nous verrons comment, au point de vue de la responsabilité civile, la commission dont nous avons déjà parlé prétend indemniser les victimes de ces accidents, en étudiant l'article qu'elle consacre à ce sujet dans son projet de loi.

Que reste-t-il de tous ces griefs ? Nous l'avons déjà

fait pressentir au cours de leur exposé : l'automobile est un mode de locomotion qui a suscité les haines en raison de sa nouveauté même, et le danger nouveau, soi-disant plus sérieux que celui que fait courir la circulation des autres véhicules, est très bénin, comparé à celui des tramways par exemple et des véhicules hippomobiles aussi.

Il ne reste donc que quelques désagréments qui finiront par disparaître, soit par suite du perfectionnement apporté dans la construction, soit par un aménagement plus propice des routes. Il est donc permis de dire que l'usage normal de la route comporte tout aussi bien la circulation des automobiles que celle des autres véhicules et des piétons ; d'autre part, cette circulation tend à s'élargir au lieu de rester celle de quelques privilégiés considérés avec envie par d'autres moins fortunés.

Ces griefs ne permettent donc pas de conclure à l'application d'un principe de responsabilité nouveau et encore moins de dire avec un juge de paix de Beauvais (1) : « Les chauffeurs, on devrait les condamner sans les juger ».

Cherchant une autre raison au projet de loi relatif à la responsabilité civile en matière d'accident d'automobile, projet proposé par la commission formée au sein de la société d'études législatives, nous allons

---

(1) *L'automobile devant la Justice*, J. Imbrecq. Préface de M. L. Baudry de Saunier, rédacteur en chef de la *Vie automobile*, p. 7.

prendre pied sur le véritable terrain juridique en la matière.

Le raisonnement peut être présenté comme il suit: pas de responsabilité sans faute; or cette dernière est des plus difficiles à établir en cas d'accident d'automobile et la victime, bien que digne de pitié, ne peut obtenir, bien souvent, réparation, par suite de l'impossibilité où elle se trouve de fournir la preuve exigée par la loi.

Nous avons déjà repoussé la faute, mais nous entreprendrons néanmoins une étude de la jurisprudence et verrons comment elle donne satisfaction aux demandeurs en dommages-intérêts, en admettant la preuve fournie (article 1382 et 1383), en se basant sur une présomption de faute, conformément à l'article 1384, en étendant même les dispositions des articles 1385-1386.

Auparavant, nous voudrions bien spécifier ce que nous entendrons par accidents d'automobiles. Nous les définirons: Tout dommage causé à des personnes, à des animaux ou à des choses, par la circulation ou le fonctionnement d'un véhicule à moteur mécanique empruntant les voies de terre. Par dommage nous entendrons aussi bien le dommage moral que le dommage matériel ou pécuniaire; ce dommage ne sera pas nécessairement causé par la circulation, car l'automobile, quoique à l'arrêt, peut causer un dommage par l'explosion de son moteur ou encore par le bruit occasionné par le fonctionnement de ce dernier; enfin nous ne nous arrêterons pas aux accidents causés à des automobiles par d'autres automobiles,

ni à ceux dont les seules victimes sont les propriétaires ou ceux conduisant ces véhicules pour leur usage personnel, car, pour le premier cas, d'une part, nous ne voyons pas de difficultés à l'application pure et simple de l'article 1382, tel que nous l'avons entendu : responsabilité en cas de faute prouvée, responsabilité du fait aussi, car, deux véhicules se rencontrant, on peut envisager uniquement le fait personnel de leurs conducteurs respectifs qui se trouvent, tous les deux, dans une situation identique et peuvent lutter à armes égales ; on peut donc établir, en conséquence les responsabilités sans faire intervenir le paragraphe premier de l'article 1384; d'autre part on ne saurait tirer argument des accidents dont les seules victimes sont les automobilistes pour déduire la nécessité d'une loi (objet de notre deuxième chapitre) puisque les premiers à la réclamer devraient être les victimes et que celles-là s'en gardent bien; ne les protégeons donc pas malgré elles et ne les faisons pas entrer en ligne de compte dans les accidents dont il nous reste à nous occuper.

L'accident d'automobile n'est pas, non plus, comme on se le représente communément, « tout accident qui survient dans un cercle indéterminé dont un point quelconque est occupé par une automobile, en marche ou à l'arrêt, peu importe » (1) et ce n'est, par conséquent, pas de celui-là que nous nous occuperons.

---

(1) Josserand : *L'automobile et le Droit*, page 7 et les exemples cités aux pages 6 et 7.

Nous laisserons de côté, avec les cas où les automobilistes sont seuls victimes du dommage occasionné par leur voiture, ceux où l'accident ne provient pas de leur circulation ou de leur fonctionnement. (Tel le cas du gamin que la curiosité pousse à aller contempler une automobile arrêtée, qui s'enhardit à la toucher et, finalement, voulant éprouver la douceur des coussins monte et, ce faisant, glisse et se fracture la jambe). Cette façon, si large, d'entendre l'accident d'automobile n'est pas sans influence sur les préjugés que l'on peut avoir sur ce mode de locomotion, et les journaux répandent à profusion ces nouvelles sensationnelles annoncées à grand titre : « Accident d'automobile ». Un exemple entre mille : « Par suite de l'éclatement d'un pneu, la voiture de M. P..., négociant à Bruxelles, avenue Louise, culbuta, ensevelissant les voyageurs sous le châssis ». Les journaux ne sont donc pas aussi « étrangement muets » (1) qu'on le prétend et leur façon de comprendre l'accident d'automobile leur vaudrait bien plutôt le reproche opposé. Ce sont les accidents de ce genre que l'on rencontre pêle-mêle avec les autres, bien moins nombreux, dans les statistiques et qui motivent les épithètes haineuses des défenseurs des « petits et des humbles » contre les « abus de la richesse, aussi irritants que scandaleux » ; ce sont, il est vrai aussi, quelques « ploutocrates arrogants », « énergumènes du cent à l'heure », « chauffards neurasthéniques »,

(1) A. Colin : L'accident d'automobile et la loi. *Rev. polit. et parlem.*, année 1908, p. 139.

dont les « intolérables excès » attirent toute la malédiction des gens inoffensifs qui parleront aussi (ironiquement sans doute) des « invectives des chauffeurs ». Il y a assurément, là comme ailleurs, des excès, mais, toute proportion gardée, là moins qu'ailleurs, et c'est un procédé qu'il est vraiment fâcheux, à notre avis, de voir employé, que celui qui consiste à grossir et déformer les choses et les faits pour ameuter contre eux la foule et faire constater ensuite son hostilité; cette hostilité, du reste (et nous en finirons par là de ces griefs peu sérieux), n'est pas aussi grande qu'on voudrait la voir et nous nous contenterons, pour le prouver une fois de plus, de constater avec M. Josserand (1), que le ministre de l'Intérieur ayant jugé à propos d'adresser un questionnaire à tous les présidents des conseils généraux, sur la question des automobiles, il se trouva 65 conseils généraux sur 87 pour repousser le projet de réglemention proposé et huit seulement pour l'adopter complètement.

Il serait donc inutile d'insister sur tous ces reproches accumulés sans motifs sérieux et développés par parti pris, sous prétexte qu'ils sont le reflet de l'opinion publique (2).

---

(1) Josserand : *L'automobile et le Droit*, page 17 (et le résultat de l'expérience contraire faite par M. A. Colin).

(2) A. Colin : *Revue politique et parlementaire*. Année 1908, p. 134.

CHAPITRE PREMIER

Comment sont actuellement réparés les dommages résultant d'accidents d'automobiles ; textes appliqués

Voyons donc, puisqu'ayant considéré les méfaits de l'automobilisme, nous avons dû reconnaître que là n'était pas la raison d'être d'une loi nouvelle, comment sont appliqués les textes dont dispose la jurisprudence et nous verrons par là si la législation de la République française est cet « ilôt escarpé d'injustice et de privilèges (3) » que se représentent les partisans d'une sanction rigoureuse et exceptionnelle, qui seule permettrait de réparer les dommages causés par des engins constituant un soi-disant danger nouveau.

---

(1) A. Colin : *Revue politique et parlementaire*. Année 1908, p. 134.

I.— *Article 1382 : Nécessité d'une faute consistant dans une infraction aux lois ou règlements.* — Le droit commun est présenté comme réclamant la preuve de la faute pour l'obtention des dommages-intérêts et, faisant l'application de ce principe, la jurisprudence accorde réparation lorsque cette preuve est fournie : « Faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements » (1). Dès que l'un de ces faits d'inadvertence, imprudence, etc., n'apparaît pas suffisamment comme la cause précise de l'accident, le dommage subi reste pour compte à la victime.

La façon la plus sûre, pour cette dernière, d'obtenir gain de cause est assurément celle qui consiste à relever contre l'automobiliste une infraction aux règlements (2), en général, et c'est habituellement le décret du 10 mars 1899 qui fournit matière à discussion ; l'article 14, en particulier, ainsi conçu :

« Le conducteur de l'automobile devra rester « constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou « même arrêtera le mouvement toutes les fois que « le véhicule pourrait être une cause d'accident, de « désordre ou de gêne pour la circulation.

« La vitesse devra être ramenée à celle d'un

---

(1) Cour de Rouen, 2 avr. 1898. — Dal. 1899, 2.295.
(2) Cour de Bordeaux, 30 déc. 1904. — Sir. 1907, 2, 69.

« homme au pas dans les passages étroits ou en-
« combrés.

« En aucun cas la vitesse n'excédera celle de
« 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de
« 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations,
« sauf l'exception prévue à l'article 31.

Dès lors que la vitesse règlementaire est dépassée. l'automobiliste est, tout d'abord, responsable ; c'est une faute suffisante pour servir de base à l'attribution de dommages-intérêts, spécialement lorsque la voiture arrive à un carrefour (1) ; et cette vitesse exagérée rend tout aussi bien responsable de l'écrasement d'un chien (2) que de la mutilation d'une personne.

Un jugement du tribunal de paix de Paris (5e arr.) décide, en effet (3) : « Que ceux qui se livrent sur la voie publique à une *locomotion trop accélérée*, de nature à entraîner les plus graves conséquences, le font à leurs risques et périls, et alors qu'aucune autre *faute* n'est démontrée, encourent toute la responsabilité que peut déterminer leur passage ».

Ainsi le chauffeur, aurait-il corné, n'en était pas moins obligé de ralentir son allure, et la faute qu'il commet en conservant sa vitesse excessive suffit à le rendre pleinement responsable.

---

(1) Caen, 26 juin 1907. *La Loi* 30 oct. 1907.

(2) Trib. simple police, Boulogne-sur-Mer, 23 oct. 1905. *La Loi* 14 nov. 1905.

(3) Trib. de Paix, Paris 5e arrond., 15 sept. 1905. Dal. 1905, 5, 40. *Lois et Sports*, déc. 1905.

« Attendu, dit en outre ce jugement, qu'il y a là quelque chose d'assimilable au risque professionnel ». Ce motif sera mis en lumière lorsque nous tenterons notre explication de la jurisprudence. Pour le moment nous nous contenterons de constater les solutions qu'elle nous fournit.

Ainsi la faute doit être prouvée et peut consister en une infraction aux règlements relatifs à la circulation des automobiles et fixant leur vitesse maxima (1).

Par application du même principe, il y a faute, parce que violation d'un règlement (toujours l'article 14 du décret du 10 mars 1899), lorsque le chauffeur n'est pas maître de sa vitesse, ne ralentit pas ou n'arrête pas, même, lorsque le passage de sa voiture est une cause de gêne pour la circulation (2) ; et, de ce fait, la responsabilité de tout dommage lui incombera, dommage causé par la boue qui éclabousse même.

« Attendu, dit en effet un jugement du tribunal correctionnel de Montpellier (3), que si la baronne de T.. s'était conformée à l'arrêté du maire de Montpellier du 1er septembre 1905 et au décret du 10 mars 1899, article 14, qui oblige les automo-

---

(1) Trib. civ. de Montbéliard, 15 déc. 1899. *Gaz. Pal.* 1,86. — Trib. civ., Roanne, 2 janv. 1906. *Lois et Sports*, 1906 p. 281. — Douai, 31 déc. 1900. Sir. 1903, 2, 236. — Poitiers, 18 mars 1903. Sir. 1905, 2, 238.

(2) Cour Bordeaux, 26 juin 1905. *Gaz. Pal.*, 1905, 2, 496. — Cour d'Orléans, 26 nov. 1899. *Gaz. Pal.*, 1899, 2, 668.

(3) Trib. corr., Montpellier, 14 mai 1907. *Journal des juges de paix*, 1907, p. 504.

biles à ralentir et même à s'arrêter toutes les fois qu'ils peuvent être une gêne pour la circulation, le docteur C... et sa femme n'auraient pas été éclaboussés ; qu'il y a donc bien un rapport de cause à effet entre la contravention et le préjudice ».

Donc, il y avait dommage possible ; d'autre part le chauffeur n'a pas ralenti ou même ne s'est pas arrêté, il doit supporter les conséquences de cette faute puisqu'en pareil cas le décret de 1899 lui prescrit de s'arrêter (1).

En réalité, la plupart du temps, la violation des règlements est une base commode, mais trompeuse, donnée à la responsabilité ; elle permet d'atteindre l'automobiliste qui doit réparation, mais, d'après l'article 1384 et sans faute commise (nous insisterons encore plus loin sur ce point) car la relation de cause à effet entre l'excès de vitesse ou tout autre violation d'un règlement est bien souvent illusoire ; tel le cas, croyons-nous, jugé à Montpellier, le 14 mai 1907 (précité) qui faisait pousser cette exclamation à la défense : « On ne saurait considérer comme une faute le fait par une automobile de passer dans une flaque d'eau », car, en réalité, la vitesse n'était pas la cause du dommage et la seule explication possible à donner à la réparation était fournie par la théorie objective;

---

(1) Trib. Lisieux, 19 oct. 1905. *Gaz. Pal.* 1905, 2, 520.— Toulouse, 17 janv. 1906. *La Loi*, 21 mai 1906. — Trib. civ. Roanne, 26 déc. 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 283.

nous nous en expliquerons plus longuement dans un chapitre à ce consacré. (1)

Nous nous contenterons, pour le moment, de rapporter quelques solutions de jurisprudence érigeant en faute, pour un automobiliste, le fait de ne pas s'être arrêté et prononçant, de ce fait, une condamnation à des dommages intérêts. « Le premier devoir des conducteurs (jugement du tribunal civil de Laon, de juin 1901) qui, par le bruit ou la rapidité de leurs automobiles, peuvent devenir la cause d'accidents, est de suspendre, conformément aux prescriptions règlementaires, leur course, alors qu'ils prévoient les dangers que présentent leurs machines ».

Le tribunal des Sables-d'Olonne condamne un chauffeur pour n'avoir pas observé ces prescriptions règlementaires en présence d'un cheval manifestant

---

(1) Le fait de passer dans une flaque d'eau et de faire jaillir de l'eau, pourrait néanmoins constituer une faute, consistant dans l'infraction à un règlement, si l'arrêté pris par le maire de Saint-Germain-en-Laye, au commencement d'octobre 1908, se généralisait. L'article 1er de cet arrêté est ainsi conçu :

« Article premier. — Par temps de pluie ou de neige, ou lorsque le sol des voies publiques est assez mouillé pour que, sur leur passage, les automobiles puissent faire jaillir l'eau ou la boue, les conducteurs d'automobiles sont tenus de modérer la vitesse de leur véhicule, de telle façon qu'aucun jaillissement d'eau ni aucune éclaboussure de boue ne puisse se produire, ni sur les piétons, ni sur les façades des maisons et des devantures de boutiques.»

Le même jaillissement d'eau occasionné par un attelage ne constitue donc pas une infraction ; singulière différence !

des signes de frayeur à l'approche d'une automobile (1).

Le tribunal de paix de Paris du Ve arrond. dit formellement que le chauffeur est tenu de s'arrêter « si le passant, dûment averti, néglige de se ranger, ou même s'il s'y refuse de propos délibéré » (2).

De même encore le Tribunal de paix du XVIIe arr. déclare « que les conducteurs d'automobiles doivent être absolument maîtres de leur vitesse et s'arrêter instantanément quand ils rencontrent devant eux un obstacle humain » (3).

Sans prescrire l'arrêt complet, le même article 14 du décret de 1899 oblige les automobilistes à ramener la vitesse à celle d'un homme au pas, dans les passages étroits et dangereux, alors même qu'il n'y a pas d'obstacle spécial.

Toujours par application de cet article 14 du décret de 1899, sera déclaré responsable l'automobiliste qui n'aura pas traversé au pas un passage à niveau (4).

Un jugement précité (5) explique, du reste, cette prescription : « Un conducteur d'automobile roulant

---

(1) Trib. civ. Sables-d'Olonne, 13 déc. 1904. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 128.

(2) Just. Paix Paris, Ve arrond., 1er juin 1906. *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, août 1906, p. 149.

(3) Just. Paix Paris, 17e arrond., 14 nov. 1906. *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, 1905, p. 87.

(4) Cour de Bordeaux, 30 déc. 1904, précité. *La Loi* 21 fév. 1905.

(5) Juge Paix, Paris, 5e arr., 1er juin 1906.

au milieu d'un encombrement a le devoir, à peine d'imprudence, de prendre une allure d'une lenteur suffisante pour pouvoir se mettre en mesure d'arrêter sa machine devant tout obstacle quelconque dont la brusque rencontre, toujours possible en pareille circonstance, peut et doit être prévue ».

Le juge semble, pourtant, plutôt faire application de l'article 1383 du Code civil établissant la responsabilité du dommage causé par imprudence.

Recherchant les fautes que peut commettre un conducteur d'automobile, les violations, donc, de lois ou de règlements, nous en trouvons un nouvel exemple dans la violation de l'article 15 du décret de 1899, ainsi conçu :

« L'approche du véhicule devra être signalée, en cas de besoin, au moyen d'une trompe ».

Toute infraction prouvée à l'encontre d'un chauffeur, relativement à cette prescription, constituera la preuve d'une faute et pourra motiver l'attribution de dommages-intérêts en cas d'accident (1).

Ainsi encore le chauffeur n'ayant pas corné du tout sera responsable de l'écrasement d'un chien, car « le promeneur, surpris par sa brusque apparition, n'a pu rappeler son chien (2) (Nous aurons à signaler pourtant des décisions contraires). Le juge-

---

(1) Tribunal de Lyon, 4 juillet 1903. *La Loi* 14 déc. 1903. Tribunal de Nontron, 31 mai 1906. *La Loi* 21 nov. 1906. Trib. civil Seine, 8e ch., 24 mars 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 227.

(2) Trib. de paix Quimper, 6 juin 1906. *Gaz. pal.*, 18 juillet 1906.

ment dont est question reconnaît bien que la responsabilité est atténuée dans le cas spécial qui se présentait, car le chien « sans être hors surveillance, n'était pas sous la garde immédiate du maître ». Mais cette constatation ne nous intéresse pas et ce que nous tenons à remarquer, c'est que le seul fait de ne pas avoir corné constitue une faute capable de faire encourir une responsabilité pleine et entière (si la faute de la victime ou un cas de force majeure ne viennent, évidemment, pas s'y mêler).

Le chauffeur sera encore responsable s'il n'a pas corné à temps, car l'observation de la prescription de l'article 15 du décret doit, pour être entière, être à même de produire un effet utile; aussi sera condamné l'automobiliste qui a corné trop tard pour « pouvoir arrêter sur le très court espace qui le sépare du piéton » (1); même solution lorsque l'obstacle est un troupeau (2); nous aurons à nous demander les raisons de cette différence de sanction, suivant que l'obstacle est un troupeau, un cheval ou un chien; ainsi, il a été jugé qu'un chauffeur n'est pas en faute pour n'avoir pas averti, alors qu'il marchait à une vitesse normale et qu'il a néanmoins écrasé un chien (3), car, dit le jugement, il n'y a pas de précautions spéciales à prendre pour un chien,

---

(1) Lyon, 1re ch., 18 mai 1906. *Moniteur judiciaire de Lyon*, 26 juillet 1906.

(2) Trib. civ. Lisieux, 19 octobre 1905 (précité).

(3) Trib. Nancy, 9 juin 1905. *Recueil de Nancy*, 1905, p. 157.

et le chauffeur, dans ce cas, n'a pas à ralentir ni à s'arrêter (Cf. plus haut un jugement contraire. Trib. de paix Quimper, 6 juin 1906). Mais remarquons que cette nécessité de corner pour signaler son approche n'est pas accomplie par le fait seul qu'un avertissement unique a été donné ; le signal doit, en effet, être réitéré si le premier appel est insuffisant (1) et cette prescription obligatoire est laissée à l'appréciation des tribunaux (2).

L'automobiliste doit donc annoncer son approche d'une façon utile, c'est-à-dire réitérer au besoin son appel de corne et le faire à temps et non pas d'une façon intempestive, n'ayant pour résultat que de porter le trouble dans l'esprit des piétons, d'occasionner par ce fait même l'accident ; ainsi a été condamné un chauffeur ayant donné un appel de trompe à quelques mètres derrière une personne suivant le côté droit de la route, si bien qu'apeurée, elle se porta brusquement sur le côté gauche, où elle fut atteinte par la voiture automobile (3).

Même décision du tribunal de la Seine (4) : « Attendu, dit ce jugement, que D... a fait manœuvrer trop tard sa corne d'avertissement ».

Sont encore des fautes constituées par l'inobserva-

---

(1) Cour Nancy, 4 déc. 1896. Dal. 1897, 2, 276.

(2) Just. paix Quimper, 6 juin 1906, précité.

(3) Trib. corr. Lyon, 2 janv, 1907. *Gaz. pal.*, 19 janvier 1907.

(4) Trib. civ. Seine (8e ch.), 16 janvier 1901. *Petites Annales du cycle et de l'aut.*, 1904, p. 160.

tion des règlements (art. 9 du décr. du 10 août 1852), le fait de ne pas tenir sa droite ou de doubler à droite (1), de circuler la nuit avec une voiture non éclairée (2) ; dans ces différents cas, ces infractions fondent suffisamment la responsabilité qui, du reste, peut être partagée, suivant la faute de chacun.

De même, constitue une faute, le fait de circuler dans une voie interdite aux automobiles (3) ; le chauffeur, dans ce cas, est déclaré responsable par ce seul fait, indépendamment même de toute imprudence ou maladresse, alors même que l'événement dommageable n'a pas eu pour cause immédiate, directe et nécessaire, la contravention qui n'a été que l'occasion du dommage (4).

---

(1) Trib. civ. Seine, 23 juin 1905 : « Attendu que, venant par derrière de l'automobile dirigée par T..., l'automobile conduite par H... voulut dépasser celle-ci, et qu'au lieu de doubler sur sa gauche, comme le prescrit le règlement, elle passa sur la droite au moment où T... obliquait de ce côté... condamne la maison R... au service de laquelle était le mécanicien H... ».

Trib. civ. Seine, 23 février 1905. — *Lois et Sports*, août 1905, p. 39.

Trib. Seine, 11 mai 1900. — *La Loi*, 19 juin 1900.

Trib. Seine (10e ch.), 8 nov. 1905. — *Lois et Sports*, déc. 1905.

Trib. civ. Lisieux, 14 nov. 1905. — *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, janv. 1906, p. 15.

(2) Trib. de Chartres, 2 mai 1907. — *Gaz. pal.*, 1907, 1, 594.

(3) Trib. civ. de Nice, 16 nov. 1905. — *Lois et Sports*, 1906, p. 168.

(4) Trib. civ. de la Seine (1re ch.), 13 janvier 1901. — *Le Vélo*, 14 janv. 1901.

Faute encore, d'où responsabilité, le fait de circuler sans être muni du brevet réglementaire (1).

Les prescriptions du décret de 1899, modifiées par celui du 11 septembre 1901, ne sont pas les seules à tracer les devoirs des automobilistes; d'une part, il y a les prescriptions générales du décret de 1852, sur la police du roulage, auxquelles bon nombre de décisions rapportées font allusion; d'autre part, il faut tenir compte des arrêtés tant municipaux que préfectoraux.

Par suite, commet une faute, le conducteur qui ne laisse au cycliste qu'un espace de 0 m. 75, au lieu de l'espace réglementaire de 1 m. 50 exigé par les arrêtés préfectoraux pris dans tous les départements, le 29 février 1896 (art. 5) (2).

Les arrêtés municipaux peuvent donc établir des règles nouvelles applicables aux automobilistes et réduire légalement leur vitesse maxima (3), à la condition toutefois de ne pas être contraires au décret de 1899 (4).

Nous avons ainsi bien établi la base que donne la jurisprudence à ses décisions faisant application de

---

(1) Orléans, 28 nov. 1899, précité.

Conseil d'Etat, 26 janv. 1906. — *Pand. fr.*, 1907, 4, 1.

Trib. corr. Seine (11e ch.), 28 juin 1900. — *Gaz. trib.*, 7 juill. 1900.

(2) Trib. civ. Melun, 26 mars 1897. — *Gaz. pal.*, 1897, 1, 584.

(3) Cass. crim., 15 janv. 1903. — Dal., 1904, 1, 534.

(4) Trib. corr. Montmédy, 4 déc. 1900. — Dal., 1903, 2, 133.

l'article 1382 du Code civil ; la faute, c'est toute infraction aux lois ou règlements, décrets ou arrêtés.

A côté des prescriptions assez précises que nous venons de passer en revue, il y en a d'autres plus sujettes à appréciation, c'est, par exemple, celle de l'article 16 du décret de 1899 qui recommande au conducteur de prendre les précautions utiles lorsqu'il quitte son véhicule ; par application de cet article, sera reconnu responsable le chauffeur dont la voiture, abandonnée dans une rue en pente, se sera mise en marche, alors, d'autre part, qu'il est reconnu que ce chauffeur s'est éloigné sans prendre les précautions suffisantes (1).

II. — *Article 1383 : L'imprudence, base de la condamnation ; la faute ou infraction à la loi s'efface pour faire place à l'appréciation des faits.* — Le pouvoir d'appréciation des juges augmente encore si l'on envisage l'application de l'article 1383 du Code civil ; toute infraction aux règles de prudence constitue, elle aussi, une faute et motive une condamnation à des dommages-intérêts (2). Si donc, aucun règlement n'a été violé, la responsabilité civile de l'automobiliste pourra néanmoins se trouver engagée, si le juge estime qu'il n'a pas observé les règles de prudence qui lui sont imposées (3) ; par applica-

---

(1) Trib. corr. Seine, 28 fév. 1906. — *La Loi*, 7 mai 1906.
(2) Trib. corr. Seine, 13 mars 1900. — *La Loi*, 4 mai 1900.
(3) Trib. corr. Dieppe, 29 déc. 1897. — *Moniteur judiciaire* de Lyon, 4 mars 1898.

tion de cette idée, il a été jugé qu'il appartient au conducteur d'une voiture automobile d'apprécier sous sa responsabilité les mesures de précaution à prendre en présence des signes de frayeur de chevaux qu'il rencontre, par exemple (1) ; mais la jurisprudence se montre plus ou moins facile pour admettre le fait constitutif de l'imprudence ; elle reconnaît que la frayeur des chevaux est une des conséquences à subir de la circulation des automobiles, à moins que la victime de l'accident occasionné par cette frayeur ne prouve une faute précise ou une imprudence nettement caractérisée, excès de vitesse, bruit anormal, par exemple (2) ; en un mot, la seule présence de la voiture automobile ne suffit pas à motiver une condamnation, il faut encore un fait.

Aussi la jurisprudence n'est-elle pas aussi nette et précise qu'on pourrait le croire ; elle ne se contente pas de constater que, dans tel cas, il y a excès de vitesse, dans tel autre défaut d'éclairage pour attribuer des dommages-intérêts, ou du moins à ces infractions bien caractérisées qui peuvent parfaitement ne pas être la cause immédiate de l'accident, elle joint habituellement les manquements aux règles de prudence qu'elle a pu relever ; tel chauffeur n'aura pas corné à temps c'est une infraction au décret de 1899, mais cette infraction constituera en outre une impru-

---

(1) Trib. corr. Dieppe, 27 déc. 1897. — *Gaz. pal.*, 1898, 1, 107 et la note.

(2) Trib. Seine (6e ch. supp.), 16 fév. 1898. — *Gaz. pal.*, 1898, 1, 392 et la note.

dencee que le juge s'empressera de constater (1) ; tel autre ne se sera pas arrêté, comme le lui prescrit l'article 14 du même décret, alors que la circulation de sa voiture était une cause de danger ; le juge énoncera soigneusement, dans ses motifs, que l'endroit était dangereux, la circulation intense (2). Bref on accumule faute sur faute, infraction sur infraction, fait d'imprudence sur fait d'inattention pour en arriver bien souvent à une simple constatation des faits, qui seuls motivent la condamnation, alors que la faute devient insaisissable et que l'obtention de dommages-intérêts ne dépend que des circonstances de l'accident, de l'ensemble des faits que le juge relate avec soin et en toute équité.

La faute, en un mot, n'est conservée que pour la forme et c'est le fait pur et simple qu'on envisage.

Ainsi, dira-t-on, « l'accident est imputable à R... qui, montant une machine (motocyclette) qu'il savait défectueuse au point de vue de la vitesse, a voulu passer devant l'automobile qui l'a renversé » (3). C'est dire, tout simplement, que l'accident est arrivé par le fait de la victime.

Ou encore, la vitesse de l'automobiliste était normale, mais la cause génératrice de l'accident, c'est son imprudence ; il aurait du rester maître de sa vitesse devant les hésitations de la victime (4) ; toutes

---

(1) Lyon, 1re Ch., 18 mai 1906, précité.
(2) Bordeaux, 26 juillet 1905, précité.
(3) Cass. req. 25 juillet 1905. — Pand. fr. 1906, 1, 301.
(4) Toulouse 2e Ch. 27 juin 1904. — *Moniteur Judiciaire de Lyon*, 26 novembre 1904.

ces constatations et ces efforts pour découvrir la faute et appeler de ce nom un simple fait sont très équitables et se comprennent avec le maintien de la théorie traditionnelle.

Dans le but de s'y conformer, tout en accordant réparation aux dommages qu'il est équitable de ne pas faire supporter aux victimes d'accidents, la jurisprudence verra partout des fautes, des imprudences, des infractions même aux règlements, à l'article 14 du décret de 1899, si commode, en effet, pour l'application de la théorie de la faute, puisqu'il prescrit à tout conducteur d'automobile de ralentir, d'arrêter même toutes les fois que son véhicule pourra être une cause de gêne. Dès lors l'infraction à pareille règle est bien fréquente et par suite la faute bien facile à constater. Ainsi lira-t-on, dans les motifs d'un jugement, que c'était la vulgaire prudence que de prévoir les mouvements instinctifs d'un enfant de six ans voyant arriver une machine lancée à toute allure et que le chauffeur avait le devoir d'envisager le péril ; puis le jugement, faisant plus strictement l'application d'un texte (celui de l'article 14 du décret de 1899) relate que c'était au chauffeur à ralentir, à s'arrêter et que ne l'ayant pas fait il a commis une faute (1) ; de même en ne s'arrêtant pas instantanément devant l'obstacle vivant qui se présente à lui (2).

Nous ne faisons, pour le moment, que constater ces

---

(1) Cour Grenoble, (Ch. corr.) 18 novembre 1905.— Dal., 1905, 2, 479.

(2) Trib. civ. Toulouse, 17 janvier 1906 (3e Ch.), précité.

décisions et remarquer que leur seule préoccupation est de découvrir une faute sous les faits ; nous dirons pourtant qu'elles n'y réussissent pas toujours et que bon gré mal gré, ces faits, qualifiés de fautifs, restent de simples faits ; nous en tirerons la conclusion lorsque nous proposerons notre interprétation des textes, après avoir étudié un projet de loi jugé nécessaire.

Simples faits, encore, les circonstances de l'accident pour lequel réparation est accordée à la victime, le 1er février 1906 (1) : une personne, se trouvant dans une automobile, en tombe, par suite d'un arrêt trop brusque ; le chauffeur encourt une responsabilité, mais atténuée par le fait que la victime avait quitté son siège avec l'intention de descendre et s'était mise debout sur le marchepied, alors que la vitesse était encore considérable.

Ces constatations de fait peuvent, du reste, aussi bien faire obtenir des dommages-intérêts au conducteur d'automobile qu'aux tiers : c'est le cas admis par la cour de Nîmes (1re ch.), dans son arrêt du 26 mars 1906 (2), dans lequel est reconnue la responsabilité d'une commune qui avait jugé bon de mettre, la nuit, une lanterne rouge au milieu d'une chaîne d'octroi et qui, l'ayant supprimée, dans la suite, a occasionné un accident à un automobiliste ; le chauffeur pouvait, en effet, supposer la route libre, puis-

---

(1) Paris, 1er fév. 1906 — *Monit.jud. Lyon*, 14 avril 1906.
(2) *Gaz. Trib*, 28-29 mai 1906.

qu'il ne rencontrait pas le signal habituel lui indiquant de s'arrêter (La dite lanterne n'était pourtant que supplémentaire et une des extrémités de la chaîne en maintenait une autre).

Voilà deux accidents dans lesquels la faute ou l'imprudence se confond, croyons-nous, avec le simple fait, et c'est pourquoi nous les avons indiqués au passage, bien qu'ils ne rentrent pas dans la définition que nous avons donnée, puisque les victimes sont les automobilistes eux-mêmes ; mais nous les avons trouvés frappants comme exemples d'abandon, plus ou moins déguisé, de la notion de faute traditionnelle.

Certaines décisions précitées (1) s'appuyant sur un fait « d'imprudence », pour accorder réparation, seraient donc tout aussi exactes, à notre avis, en employant l'expression de fait simple, tout aussi justes et légales aussi.

La faute, toute objective, du reste, que relatent certaines décisions, n'est donc, en réalité, qu'un simple fait ; il est facile de s'en rendre compte en parcourant les motifs de certains jugements dans lesquels on rencontre, évidemment, l'idée de ne pas rompre avec les solutions traditionnelles et, par suite, une plus grande difficulté pour la réparation d'un dommage qu'il est équitable de réparer et dont

---

(1) Caen. 26 juin 1907 (précité).

Trib. simple police. Boulogne-sur-Mer, 23 octobre 1905 (précité).

la cause est inexactement qualifiée du nom de faute. On lit, en effet, dans les motifs d'un jugement du tribunal de la Seine (6e Ch.), du 26 décembre 1906 (1), que le conducteur d'une automobile doit éviter de passer trop près d'une autre voiture qu'il veut dépasser, lorsque la chaussée est libre et qu'il voit un large espace à gauche ; un piéton doit traverser la chaussée des rues sans précipitation ; traversant en courant, il peut être victime d'accident et la responsabilité du conducteur de la voiture qui l'aura heurté sera très atténuée par la « faute » de la victime. Mais on qualifie de faute un simple fait apprécié avec d'autres et suivant les circonstances.

Ainsi encore, par suite d'une analyse des faits, un automobiliste a seul été déclaré responsable dans les circonstances suivantes : deux voitures attelées et une automobile marchaient, de nuit, dans le même sens, les premières non éclairées ; l'automobile, après avoir dépassé la seconde, est venue s'abîmer contre la voiture de tête et, malgré l'infraction commise par le conducteur des véhicules hippomobiles, la responsabilité du chauffeur seule a été retenue, à raison de ce fait qu'il n'eût pas pu apercevoir une lanterne placée à l'avant de la première voiture, par suite de l'éclairement trop intense de ses phares ! (2) ; pour se tenir dans la légalité l'arrêt ajoute, il est vrai, que l'automobile allait trop vite.

---

(1) *Ligue des Chauffeurs*, 1907, fév., mars p. 46.
(2) Cour de Poitiers, 8 août 1902.— Dal., 1903, 2, 212.

Imprudence encore, de la part d'un automobiliste, le fait de circuler en rasant de près les trottoirs, car le conducteur risque ainsi de renverser le piéton contraint de mettre le pied sur la chaussée, ce qu'il faut prévoir (1).

Imprudence aussi, le fait de passer, avec une machine silencieuse, assez près d'un passant, pour que le moindre écart de ce dernier lui fasse courir les plus graves dangers (2).

En règle générale donc, la jurisprudence met à la charge de la victime la preuve d'une faute, d'une imprudence, et l'appréciation des faits lui permet de qualifier ces derniers de l'épithète nécessaire à cet effet ; si, équitablement, les circonstances ne lui paraissent pas devoir imposer la réparation, elle dira que l'automobiliste a pris les précautions habituelles et déboutera la victime en déclarant qu'il n'y a pas faute (3); ce procédé est de pure forme et n'empêche pas la réparation d'un dommage causé dans des circonstances où les précautions habituelles ont été prises ; il est si facile de taxer quelqu'un d'imprudence et de le déclarer en faute de ce fait.

Pour l'imprudence comme pour toute autre faute le même principe subsiste, dominant toute la matière

---

(1) Cour d'Amiens, 27 fév. 1906.— *Lois et Sports* 1906, p. 356.

(2) Cour de Besançon, 16 juillet 1902. *Gaz. Pal.* 1902, 2, 212.

(3) Trib. de paix Charenton, 26 sept. 1906. — *La loi*, 23 octobre 1906.

des réparations civiles, à savoir qu'une relation de cause à effet doit exister entre l'imprudence (ou l'inobservation des règlements) et le dommage (1), sinon la victime est déboutée de sa demande ; c'est le cas qui a été jugé pour un accident arrivé dans les circonstances suivantes : une automobile voulant dépasser un tramway (non sur rails) avait annoncé son approche en cornant ; le tramway ne s'était pas dérangé ; un voyageur, dans le cas un enfant, sautant à terre, se jeta à gauche et fut renversé par l'automobile ; la faute ou l'imprudence du watmann était prouvée, mais, comme elle n'était pas la cause de l'accident, car, l'espace eût-il été plus considérable entre l'automobile et le tramway, l'enfant, se jetant ainsi à gauche en descendant, eût été renversé pareillement, le demandeur a été débouté de sa demande (2).

Jusqu'à présent nous avons vu la responsabilité du conducteur d'automobile résulter d'une faute de sa part, d'une infraction aux règlements, d'une imprudence commise ou d'un simple fait déclaré fautif.

III. — *Article 1384 :* a. *Responsabilité du fait de ses domestiques ou préposés, même en cas d'abus de fonctions.* — Mais la victime ne s'attaquera pas tou-

---

(1) C. Nîmes, 11 juillet 1905. *Lois et sports*, mars 1906, p. 129.

(2) Trib. corr. Narbonne, 26 juin 1903. *Petites annales du cycle et de l'aut.*, nov. 1903.

jours au véritable auteur et pourra s'en prendre soit au propriétaire de l'automobile conduite par son domestique. soit au maître de ce dernier, bien que non propriétaire de la voiture, car l'article 1384 du Code civil rend responsables les maîtres et commettants du dommage causé, par leurs domestiques et préposés, dans les fonctions auxquelles ils les ont employés.

En vertu de ce principe, le maître, propriétaire ou non de l'automobile, est donc responsable du dommage causé par l'automobile que conduit, pour le compte de ce maître, son domestique, lorsque l'accident est imputable à ce dernier, d'après les règles précédemment exposées.

Mais c'est au demandeur, victime, à prouver que le domestique est bien dans l'exercice de ses fonctions (1) ; ainsi ne sera pas condamné à réparer le dommage causé, le patron dont l'employé aura pris la voiture (motocyclette) automobile, pour s'en servir comme coureur, en son nom personnel, et non pour le compte de son patron (2).

D'autre part nous avons dit que le propriétaire n'était pas forcément responsable, car il peut s'être adressé, pour la conduite de sa voiture, au chauffeur d'un tiers auquel il se sera abandonné (3).

Par exemple un propriétaire d'une voiture automobile s'adresse à une maison de commerce, qui lui

---

(1) Arr. de rej. Ch. crim. Cour Cass., 2 avril 1908.

(2) Paris, 16 janvier 1902. — *Pand fr.*, 1904, 2, 108.

(3 Trib.corr.Seine 13 nov. 1905. *Ligue des chauffeurs* 1905 p. 63.

fournit un mécanicien pour la conduite de son automobile ; en cas d'accident la responsabilité incombe à la maison de commerce (1).

De même sera responsable de son préposé l'entrepreneur de garage louant les services d'un mécanicien au propriétaire d'une automobile remisée ; dans tous ces cas, pour que le commettant soit pleinement responsable de son préposé, il est nécessaire que le propriétaire de l'automobile conduite par ce dernier ait joué un rôle passif et ne se soit pas chargé de donner des ordres (2) ; car il serait alors responsable de son fait personnel et ce ne serait que justice. Un jugement du tribunal correctionnel de la Seine (11e ch.), du 23 février 1905 (3) énonce fort bien le principe d'après lequel le chauffeur, quoique obéissant aux ordres du client, pour l'itinéraire à suivre, par exemple, reste soumis aux instructions et à l'autorité du loueur pour la façon de conduire et d'éviter l'accident ; ce tribunal ajoute, encore plus justement, croyons-nous, « que le patron est aussi tenu de la responsabilité civile lorsqu'il *tire bénéfice* du louage de services du préposé, qu'il met à la disposition de sa clientèle, moyennant une rémunération qu'il perçoit lui-même ».

---

(1) Trib. corr. Seine (8e ch.), 22 fév. 1905. — *Gaz. trib.*, 7 avr. 1905.

(2) Bordeaux, 18 nov. 1907. *Recueil de Bordeaux*, 1908, 1, 102.

(3) *Gaz. trib.*, 24 février 1905. — *La Loi*, 5 avril 1905. — Cf. encore : Ch. crim. cour Cass., 3 avril 1908 — Bordeaux, 18 novembre 1907. *Recueil de Bordeaux* 1908, 1, 102.

Dans le même sens, un jugement du Tribunal de commerce de la Seine, du 13 mars 1905, décide qu'une société d'exploitation de voitures automobiles s'étant engagée à transporter un voyageur et à lui fournir, à cet effet, une voiture et un mécanicien, est responsable de l'accident imputable, tant à l'état défectueux du moteur qu'à l'inexpérience de son préposé.

Ces solutions sont toutes logiques et se comprennent fort bien avec l'explication que nous avons donnée, dans dans notre première partie, de la responsabilité des maîtres du fait de leurs domestiques ; la responsabilité est basée sur l'idée de risque à laquelle vient se mêler une idée d'autorité ; nous y reviendrons, du reste, n'oubliant pas, pour l'instant, que nous avons à présenter, sans les discuter, les décisions jurisprudentielles.

Le patron eût-il été condamné comme civilement responsable de l'amende infligée à son ouvrier pour excès de vitesse, il n'y aurait pourtant pas chose jugée en ce qui concerne sa responsabilité civile à l'égard de la victime, qui a pu monter dans la voiture tout en sachant que le chauffeur conduisait sans l'assentiment du patron (1) ; le jugement ajoute que, dans ce cas, il eût fallu, pour obtenir réparation du dommage subi, faire la preuve du mauvais fonctionnement de la voiture, d'un vice de construction, par conséquent, et qu'il n'en n'a pas été question.

Il s'agit donc, dans ce cas de responsabilité du fait

(1) Bourges, 6 août 1902. *Pand. fr.*, 1903, 2, 355.

d'autrui, « d'un point de pur fait qui doit être examiné et résolu, dans chaque espèce, selon les circonstances » (1).

Mais le terme : « exercice de ses fonctions » est entendu par la jurisprudence d'une façon très large et comprend, avec le dommage causé dans l'exercice même de ses fonctions, celui qui l'a été à l'occasion de cet exercice, par un exercice abusif même.

Ainsi, un cocher de louage qui laisse monter dans sa voiture une personne (un de ses camarades regagnant son domicile à la fin de la journée), par complaisance et sans rétribution, doit être considéré comme agissant dans l'exercice de ses fonctions, bien qu'il commette ainsi une infraction aux règlements imposés par son patron (2).

Bien plus, le maître eût-il enjoint à son chauffeur de conduire la voiture au garage, serait néanmoins responsable du dommage causé par un « abus de fonctions » du chauffeur, se servant de la voiture automobile pour faire une promenade d'agrément (3), car le fait, même abusif, n'est pas étranger à la fonction, et la jurisprudence s'en contente pour toute responsabilité encourue par un commettant du fait de son préposé (Dal., 1902, 1, 457).

Le préposé est donc, même dans ce dernier cas, réputé avoir agi pour le compte du commettant,

---

(1) *Pand. fr.* Répert. alph., v° Respons. civile, n° 1188.

(2) Appel du jug. du trib. civ. Seine du 14 janvier 1891. Dal., 1896, 2, 342.

(3) Cass. crim. 23 mars 1907. *Pand. fr.*, 1907, 1, 199.

mais il faut, néanmoins, tenir compte des circonstances et le maître est déchargé s'il arrive à prouver que la victime n'ignorait pas que la voiture était sortie à son insu; le préposé devait donc être, en toute logique, considéré comme agissant pour son compte personnel (1); ici, le fait de la victime absorbe le risque que le maître supporte, en toute équité, dans les autres cas.

D'après l'opinion traditionnelle, le maître, responsable en vertu de l'article 1384, subit les conséquences d'une présomption de faute contre laquelle il lui est interdit de faire la preuve contraire; cette présomption tiendrait à ce que le maître ou le commettant a choisi son domestique ou son préposé et a autorité sur lui (2); la jurisprudence allemande s'en tenant, elle aussi, à l'idée de faute, est néanmoins plus logique, car elle admet que le propriétaire d'une automobile, quand il en a confié la conduite à un homme capable et éprouvé, comme prudent et sûr, n'est point obligé de le diriger ni de le surveiller, alors même qu'il se sert lui-même de sa voiture; en cas d'accident occasionné par un excès de vitesse, la victime doit, pour atteindre le propriétaire, prouver que ce dernier s'est aperçu de l'allure trop vive (3).

Aussi, verrons-nous qu'ici encore la notion de faute est une pure invention, une « absurdité »,

---

(1) Cass. crim., 12 déc. 1903. *Pand. fr.*, 1904, 1, 308.

(2) Cass. crim., 30 oct. 1902. *La Loi*, 1er avril 1903.

(3) Trib. empire allemand, 21 juillet 1906. *Pand. fr.*, 1907, 5, 39.

même, pour employer le terme de M. Saleilles (1) et qu'il est de toute nécessité, pour expliquer ces solutions équitables, du reste, de la jurisprudence, de lui substituer l'idée de risque.

Nous avons vu que la jurisprudence ne répugnait pas à appliquer à la responsabilité du fait des choses inanimées le paragraphe premier de l'article 1384; elle y voit une présomption de faute pouvant être détruite par la preuve du cas de force majeure, de la faute de la victime ou même d'un cas fortuit (2); elle y voit parfois établie une responsabilité sans faute (3).

b. *Responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde; la jurisprudence résiste à appliquer l'article 1384.* — On ne peut dire qu'en matière d'accidents d'automobiles la jurisprudence admette aussi franchement la théorie dite objective; elle préfère voir, à travers la rencontre de la chose inanimée, qu'est la voiture automobile, avec la victime du dommage qui s'en suit, le fait du conducteur dont elle

---

(1) Saleilles: *Les accidents de travail et la responsabilité civile*, pages 30, 31, 32

(2) Amiens, 24 janv. 1907. *Gaz trib.*, 14 mai 1907. — Conseil d'Etat, 21 juin 1895. Dal. 1896, 3, 65. — Cass. req., 3 juin 1904. Dal. 1907, 1, 177 et la note. — Dal. 1886, 1, 207. — 1886, 2 7, — 1906 1, 457. — Cour de Rennes (2e ch.), 25 juill. 1906. Sir. 1907, 2, 15.

(3) Chambéry, 12 juillet 1905. — Sir. 1906, 2, 46. — Dal. 1907, 1, 436.

cherchera à découvrir la faute, l'imprudence ou même le simple fait qualifié de fautif.

Néanmoins il n'est pas impossible d'apercevoir cette responsabilité de plein droit, à laquelle font allusion certains motifs de jugements qui, pourtant, en définitive, relatent habituellement la faute pour fonder leur dispositif.

Ce sera, par exemple, le propriétaire d'une automobile condamné à des dommages-intérêts dans les circonstances suivantes : un cheval a eu la jambe brisée par le fait de sa rencontre avec une automobile; le numéro de la voiture a été pris, le témoignage en est apporté; d'autre part le chauffeur est inconnu et le propriétaire affirme que sa voiture est au garage, mais ne peut fournir la preuve qu'elle y était effectivement au moment de l'accident. Il est donc condamné (1). Ce n'est certes pas une responsabilité du fait personnel dans ce cas; il n'est pas davantage prouvé que ce fût le préposé du propriétaire de la voiture qui conduisît au moment de l'accident; c'est donc une responsabilité de plein droit, imposée par l'article 1384, non pas seulement à l'usager, à celui qui profite de la chose, mais au propriétaire même, dans le cas présent. Réparation a été accordée dans des circonstances analogues le 30 juin 1905 (2), par le Tribunal correctionnel de la Seine.

---

(1) Trib. Seine, 30 oct. 1905. *Lois et Sports*, déc. 1905.

(2) Trib. corr. Seine, 30 juin 1905. — *Gaz. pal.*, 1905, 2, 204.

Un exemple encore plus frappant de l'application de l'article 1384 et des efforts faits par la jurisprudence pour rattacher néanmoins la responsabilité à l'article 1382 ou à ses suites, est fourni par la décision rendue par le Tribunal de la Seine, le 10 juin 1903 : le réservoir à pétrole d'une automobile prend feu, le mécanicien stoppe et gare sa voiture sur l'un des bas côtés de la route ; le réservoir fait explosion à ce moment et l'incendie occasionné gagne une ferme voisine ; la société Peugeot, au service de laquelle était le mécanicien, est déclarée civilement responsable et condamnée à des dommages-intérêts. Le jugement s'efforce d'appeler à son secours l'article 1382 et déclare que ceux qui emploient des moteurs à essence doivent, sous peine d'être en faute, prendre SURABONDAMMENT toutes les précautions nécessaires pour prévenir les dangers : voilà pour la faute, qui est bien difficile à combattre en pareil cas, bien qu'elle puisse parfaitement ne pas exister ; mais « attendu », dit encore le jugement, « qu'en admettant même que la science fût, quant à présent, impuissante à prévenir ces accidents, les automobilistes n'en seraient pas moins obligés d'indemniser les propriétaires incendiés » (1). Comment exprimer plus clairement l'idée de risque qui découle de la formule même du paragraphe premier de l'art. 1384 de notre Code civil et pourquoi n'en pas faire très franchement l'application ?

---

(1) Trib. Seine (7e ch.), 10 juin 1903. — *Gaz. trib.*, 24 juin 1903.

Cette idée de responsabilité de plein droit perce, dirons-nous, très souvent à travers les motifs des décisions jurisprudentielles ; si elle n'est pas consacrée nettement, c'est par un attachement incompréhensible à la vieille théorie, insuffisante et injuste, de la faute ; aussi les juges affirment-ils toujours l'existence d'un fait d'imprudence, tout au moins, lorsqu'ils sont en face d'un dommage dont ils sentent la réparation réclamée par l'équité (1). Bien souvent la victime est en faute, mais cette faute ne fait alors qu'atténuer la responsabilité du conducteur, dont l'automobile a réellement causé l'accident : il a été en faute, dit-on ; en réalité, c'est par sa machine que le dommage a été causé et l'on cherche un motif soi-disant plus légal.

Ainsi, un automobiliste suit le milieu de la chaussée ; il aperçoit une personne qui la traverse et fait jouer sa trompe, bien certain que son appel sera entendu ; mais la personne est sourde, donc a déjà commis une imprudence en s'aventurant sans se rendre compte si elle avait le temps de traverser la voie libre ; le chauffeur sera condamné, car il a été imprudent dans la manœuvre de sa machine, dit l'arrêt de la cour d'Amiens (2), car il a violé l'article 14 du décret de 1899 en ne s'arrêtant pas, dit la note rapportée sous l'arrêt, violation dont la constatation a été omise, du reste, dans le jugement ;

---

(1) Trib. civ. Seine (6e ch.), 26 déc. 1906, précité.

(2) Amiens (1re ch.), 27 juillet 1905. — Sir., 1906, 2, 270 et la note.

en réalité, le dommage a été causé *par* la voiture automobile et c'est pourquoi réparation est due par son conducteur. Il n'y a pas de détour à chercher ; mais la victime y a contribué par son imprudence, son inattention, son fait en un mot, et voilà pourquoi aussi la responsabilité est partagée.

La faute invoquée est donc imaginaire et, bien qu'on fasse appel à l'article 1382, c'est en réalité l'article 1384 qui est appliqué ; les devoirs imposés, dont la violation constituerait la faute, sont vraiment trop rigoureux et pareille infraction n'a véritablement rien de fautif ; c'est le fait dans sa pure objectivité que l'on envisage et l'on n'ose pas l'avouer, pour rester fidèle à de vieux principes qui, appliqués consciencieusement, rendent impossibles bien des réparations qui s'imposent pourtant.

Un exemple de ces devoirs et de ces fautes :

« Attendu que le premier devoir de quiconque conduit un véhicule, que le moteur soit mécanique ou animé, est de ne pas écraser le passant, allât-il même au pas ;

« Qu'il n'est nullement exempt de faute pour avoir donné les avertissements nécessaires ;

« Qu'il est tenu de s'arrêter, même si le passant refuse de se ranger de propos délibéré » (1).

Un automobiliste, dit sagement un tribunal de paix (2), avant de penser à sa propre satisfaction, à

---

(1) Trib. Reims, 24 sept. 1901. — *Lois et Sports*, déc. 1905.
(2) Trib. de paix (5e arr.), 15 sept. 1905, précité.

son égoïste joie de la vitesse, doit penser à l'accident possible, alors même qu'il aurait fait jouer la corne de son véhicule, ce signal d'avertissement ne saurait le dispenser de ralentir l'allure de sa marche lorsqu'il a constaté qu'un accident était probable ou imminent. Parce qu'il lui plaît d'être pressé, de continuer quand même son chemin sans avoir la place nécessaire, il n'a pas le droit de mettre en péril la vie ou la propriété des autres et il a toujours tort quand il oublie qu'il n'est pas le seul maître de la route ou de la rue.

En somme, l'automobiliste a le devoir de ne pas écraser ses semblables et de ne leur causer aucun dommage du fait de la circulation de sa voiture, eût-il averti de son passage, ralenti même, et la victime fût-elle en faute ; mais qui n'aperçoit, derrière ce devoir si large, la responsabilité de plein droit ? Le chauffeur est en faute parce qu'il a causé un dommage, voilà la formule à laquelle aboutit la jurisprudence, satisfaite d'avoir conservé ce mot fascinateur de « faute » ; au fond, de faute il n'y en a point et, parfois, il arrive au juge d'en laisser échapper la constatation malgré lui, après s'être acharné à asseoir la responsabilité sur son existence imaginaire : « attendu, dira-t-il, qu'il y a quelque chose d'assimilable au risque professionnel ».

Nous avions donc raison, croyons-nous, de dire que la jurisprudence appliquait en fait le paragraphe premier de l'article 1384 ; mais elle répugne à l'avouer et, nous avons vu, dans notre première partie, qu'une des conséquences du défaut d'applica-

tion nette et franche de la théorie objective avait été l'extension de l'article 1386 à des cas pour lesquels il n'avait certainement point été rédigé ; puisqu'on ne veut pas se servir du texte large et suffisant pour tout dommage du fait des choses, on applique, en l'étendant outre mesure, un texte étroit ; avant la loi de 1898, nous l'avons vu, c'était le procédé employé pour réparer le dommage causé par une machine à vapeur ; elle faisait, en effet, corps avec le bâtiment et son vice de construction pouvait être considéré comme celui de ce dernier même ; puis on étendit cette application aux meubles non incorporés au sol, à une armoire, par exemple, dont la chute blesse quelqu'un ; l'armoire n'était pas d'aplomb, il y avait donc vice de construction (1) ; puis, sortant du bâtiment et des meubles qu'ils renferment, étendant toujours la règle, on l'appliqua aux arbres qui, certes, n'ont rien de commun avec les bâtiments et, enfin, à ces engins qui, loin d'avoir la stabilité des bâtiments (et c'est, croyons-nous, à raison de cette stabilité même que l'article 1386 a été rédigé), se transportent à une vitesse de 100, 120 kilomètres et plus à l'heure; on voit que l'analogie est assez vague. Et, pourtant, la jurisprudence, ne se croyant pas autorisée à appliquer franchement l'article 1384, n'hésite pas à se servir de l'article 1386 ; certes, les résultats auxquels elle aboutit sont équitables, mais nous doutons de la légalité du procédé. « Attendu », dit pourtant un

(1) Paris (5e ch.), 11 mars 1904. — Sir., 1907, 2, 124.

jugement du tribunal de la Seine (1), « que, dans l'espèce, l'explosion du moteur à essence de pétrole de la machine n'a pu être déterminée que par un vice de construction ou un excès de chauffage ».

C'est donc sur l'idée de faute que la jurisprudence fait reposer le principe de la responsabilité des accidents causés par des automobilistes, qu'elle se trouve en présence d'un dommage se traduisant par des dégâts matériels, par une blessure ou la mort causées à un animal, à une personne même ; elle se refuse, par conséquent, à appliquer l'article 1384 sur la responsabilité du fait des choses ; que la rencontre se produise entre véhicules automobiles et hippomobiles, c'est toujours le même principe qui est appliqué. Là, comme ailleurs, la faute résulte soit d'une infraction aux lois et règlements, soit d'un fait d'imprudence, soit de l'ensemble des faits et circonstances appréciés, mais la faute est toujours énoncée.

Faute, évidemment, le fait pour un voiturier, comme pour un automobiliste, de doubler à droite, de ne pas satisfaire, quant à l'éclairage de son véhicule, soit aux prescriptions de l'article 15 du décret du 10 août 1852, de l'article 28 du même décret, soit à celles des arrêtés préfectoraux ou municipaux (2).

Faute aussi, consistant dans une imprudence, le fait de dépasser une automobile allant arriver à un carrefour où plusieurs routes s'entrecroisent, sans

---

(1) Trib. Seine (7e ch.), 10 juin 1903, précité.
(2) C. de Douai, 31 déc. 1900. — D. 1902, 2, 287.

songer que cet automobile peut s'engager sur l'une d'elles et barrer ainsi la voie (1).

Enfin, la faute, la plupart du temps, n'est qu'un simple fait, cause évidemment de l'accident et qui est qualifié de fautif, toujours par respect des principes auxquels veut, à tout prix, rester fidèle la jurisprudence ; tel le cas où un accident a été occasionné par une automobile projetée par une autre voiture sur une troisième, mais, alors que cette automobile s'était « engagée imprudemment » (dit le jugement) dans l'espace trop étroit laissé entre deux voitures (2). Ce sont là pures questions de faits équitablement appréciés.

Il n'en est pas moins vrai que c'est toujours la faute qui est mise en avant, et que, sans sa preuve, dans ces différents cas, l'obtention de dommages-intérêts est impossible; la jurisprudence se tire d'embarras en qualifiant de faute le simple fait.

Rejetant donc, avec la grande majorité des décisions de jurisprudence, toute idée de responsabilité de plein droit, de faute présumée même, à l'encontre du propriétaire d'une automobile, nous allons voir la différence de situation faite à ce propriétaire d'une part, au propriétaire d'un animal d'autre part.

---

(1) Trib. civ., Castres, 7 mai 1907. *Lois et Sports*, 1907, p. 184.

(2) Trib. comm. Seine, 14 mars 1900. *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, 1904, p. 132.

IV. — *Article 1385 : il crée une situation défavorable au propriétaire d'un animal, puisque la jurisprudence se refuse à admettre l'application de l'article 1384 en cas de rencontre d'une automobile avec un animal.* — Jusqu'ici nous avons rencontré des applications de l'article 1382 et de ses suites, même dans le cas de rencontre avec une voiture attelée, car là encore c'est le fait personnel qui est considéré et le conducteur doit nécessairement être en faute pour être condamné à des dommages-intérêts ; si, au contraire, l'automobiliste se trouve en face d'un animal non attelé à un véhicule, son sort sera amélioré ; sans doute le propriétaire de l'animal, s'il veut obtenir réparation du dommage qu'il peut avoir subi est toujours obligé de fournir la même preuve, mais l'automobiliste, dans ce cas, n'a qu'à fournir la preuve du rapport de cause à effet, entre l'accident et la présence de l'animal, car l'article 1385 du Code civil dispose : « Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé ». Il s'agit, sans doute, d'après la jurisprudence, d'une faute encore, mais elle est présumée et le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert ne peut combattre cette présomption que par la preuve soit de la faute de la victime, soit d'un cas fortuit ou de force majeure.

Mais la faute varie suivant les cas, car les obligations du chauffeur ne sont pas les mêmes en présence d'un troupeau, par exemple, d'un cheval ou

d'un chien ; l'automobiliste sera en faute pour ne pas avoir corné dans certains cas, il ne le sera pas dans d'autres. En voici, du reste, des exemples.

Un taureau faisant partie d'un troupeau a été blessé par une automobile et a dû être abattu ; le demandeur, propriétaire du troupeau, ne précisant pas suffisamment la faute du chauffeur, est débouté de sa demande, car ce propriétaire est présumé en faute (1).

Au contraire l'automobiliste qui a subi un dommage peut obtenir réparation sans avoir à démontrer la faute du propriétaire ou du gardien de l'animal qui l'a occasionné (2).

Pour échapper à une condamnation, le gardien de l'animal doit prouver la faute de l'automobiliste, mais alors qu'il est considéré comme un devoir de ce dernier de signaler son arrivée par un appel de trompe lorsqu'il aperçoit un troupeau (3) et d'obéir aux règles de prudence qu'apprécieront les juges, au point de vue de la vitesse, par exemple (4), la jurisprudence affirme que, vis à vis d'un chien, les automobilistes n'ont pas à prendre de précautions spéciales telles que : usage de signal avertisseur, ralentisse-

---

(1) Trib. civ. Seine (7e ch..), 1er fév. 1905. *Lois et Sports*, nov. 1905, p. 52.

(2) Trib. civ. Rennes, 9 décembre 1904. *Petites Annales jud. du cycle et de l'aut.*, avril 1905, p. 41.

(3) Trib. civ. Lisieux, 19 oct. 1905, précité.

(4) Trib. civ. Besançon, 24 avr. 1902. *Petites Annales du cycle et de l'aut.*, 1904, p. 73.

ment, etc. (1). Le maître d'un chien est assurément en faute lorsqu'il le laisse divaguer, alors qu'un arrêté municipal interdit le vagabondage des chiens (ce n'est pas à dire que l'automobiliste, même non en faute, puisse impunément écraser l'animal), mais lorsqu'aucune prescription administrative de cette nature n'existe et que le propriétaire de l'animal mène, selon son droit, promener son chien, on ne voit pas pourquoi, en face de cet obstacle, le chauffeur ne serait pas obligé de signaler son arrivée, afin de donner au maître le temps nécessaire pour rappeler son animal et le retenir près de lui ; nous reviendrons, du reste, sur ce point lorsque nous donnerons notre explication dans un chapitre que nous y consacrerons spécialement,

Nous voulons simplement, pour l'instant, signaler la différence de traitement que fait subir la jurisprudence aux propriétaires de chiens, aux propriétaires d'autres animaux ; vis-à-vis des premiers, les automobilistes n'ayant pas le devoir de corner (2) ni de s'arrêter (3), ni même de ralentir (4) ; vis-à-vis des autres, ayant les mêmes devoirs que vis-à-vis des piétons, en ayant même de plus rigoureux.

En effet, non seulement les chauffeurs doivent modérer leur allure en passant près d'un cheval, par

(1) Trib. Nancy, 9 juin 1905, précité. — Dal. 1905, 5, 40.

(2) Trib. civ. Nontron, 31 mai 1906, précité.

(3) Trib. s. pol. Calais, 26 déc. 1903. *Petites Annales du cycle et de l'aut.* mars 1904.

(4) Trib. s. pol. Trévières, 1er fév. 1904. *Vie Automobile*, 27 fév. 1904.

exemple, mais ils doivent aussi s'arrêter lorsqu'il manifeste des signes de frayeur (1), et l'abus du signal d'avertissement (2) ou l'anormalité du bruit du moteur (3) constituent des fautes engageant leur responsabilité.

Et, pourtant, la jurisprudence reconnaît que les chevaux doivent être habitués aux automobiles, notamment au bruit produit par la corne (4). Ainsi lit-on, dans un jugement du Tribunal civil de Rennes (5), que le croisement, même inattendu, d'une automobile, est une rencontre normale, inévitable ; tout conducteur d'attelage doit donc, en prévision de ces rencontres, habituer son cheval aux divers obstacles de la route et, en tous cas, être à même de le maîtriser.

Quelle conclusion devons-nous tirer de l'ensemble des décisions qui précèdent ? Une, bien évidente, à savoir : la jurisprudence n'accorde des dommages-intérêts aux victimes d'accidents causés par des automobiles que lorsque la faute du conducteur apparaît, et la faute étant, par définition, toute violation d'une

---

(1) Trib. civ. Seine, 16 fév. 1898, précité. *La Loi*, 4 avr. 1898 C. d'Orléans, 28 nov. 1899, précité. Dal., 1900, 2, 253.— C. Rouen (1re Ch.), 19 avr. 1905. *Lois et Sports*, septembre 1905, p. 55.

(2) Trib. civ. Seine (4e Ch.), 11 juillet 1900, rapporté par G.-L. Sainctelette (*Resp. des propr. et conduct. d'autom.*, p. 78.

(3) Trib. corr. Dieppe, 27 déc. 1897. *Gaz. pal.* 1898, 1, 107.

(4) Trib. civ. Seine (6e Ch.), janvier 1907. *Lois et Sports*, 1907, p. 99.

(5) Trib. civ. Rennes (2 avril 1907). *Moniteur judiciaire de Lyon*, 3 juin 1907.

obligation, il y a faute, lorsque sont constatées des infractions aux lois et règlements : loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage ; décret du 10 août 1852 ; décret du 10 mars 1899, relatif à la circulation des automobiles ; du 10 septembre 1901 ; arrêtés préfectoraux et municipaux ; ces violations se rencontrent lorsque l'automobiliste marche à une allure excessive, lorsqu'il ne corne pas, ou corne trop tard, lorsqu'il ne tient pas sa droite ou double une autre voiture à droite, lorsqu'il conduit sans être muni du certificat de capacité exigé, lorsqu'il omet d'allumer ses lanternes la nuit, lorsqu'il n'est pas maître de sa vitesse ; enfin, certains faits sont qualifiés d'imprudence et les juges en font les motifs leur permettant d'accorder encore réparation ; plus on s'éloigne de l'infraction précise à une loi, à un règlement, bref à une obligation légale bien caractérisée, plus la qualification de faute est fantaisiste et plus aussi le juge est tenté de s'en tenir aux simples faits équitablement appréciés.

Le reproche à faire à la jurisprudence n'est donc pas celui de manquer d'être équitable, car, en fait, elle se contente de la constatation du dommage et il est faux de dire que, ne sachant sur quel texte s'appuyer, elle n'ose pas donner franchement gain de cause par un motif d'équité ; elle emploie certes des détours, mais elle y arrive. « Sous la pression de l'équité, dit à juste titre M. Colin (1), nos tribunaux

(1) Colin : *Bulletin de la Société d'études législatives*, année 1907.

font bon marché des articles relatifs au fardeau de la preuve... La plupart des décisions judiciaires donnent satisfaction ».

Il ne s'agit donc, d'après les partisans de la nécessité d'une loi nouvelle, que de mettre dans une loi ce qui existe dans la pratique, mais en établissant d'autres principes plus fermes et plus sûrs, car, dit ailleurs M. Colin (1), « réclamer, pour les auteurs d'accidents d'automobiles, l'application du droit commun, cela signifie que l'on entend leur conserver le bénéfice de l'article 1382 » ; or, ce texte est manifestement insuffisant : « Une règle comme celle de l'article 1382, ne convient pas à une cité complexe dans laquelle les hommes sont placés, par suite du développement du machinisme et de l'utilisation des forces naturelles au profit de l'industrie, dans des conditions d'action réciproque, extrêmement inégales » (2).

Pour être équitables les tribunaux sont obligés de faire abstraction de la faute et de violer la loi ; ils condamnent l'automobiliste bien qu'il ait averti, ralenti, pris de grandes précautions, à moins qu'il ne prouve qu'en réalité le piéton est venu se jeter sous l'automobile (3).

D'après l'éminent professeur, comme d'après son

---

(1) *Rev. polit. et parlem.* 1908, p. 137.

(2) *Rev. polit. et parlem.*, 1908, p. 133.

(3) Justice de paix, Paris (5e arrondissement), 1er juin 1906, précité et 19 avril 1907. *Gaz. Trib.*, 21 avril 1907.

collègue M. Wahl (1), le grand inconvénient consiste donc dans la nécessité, pour la victime, de fournir la preuve de la faute, or cette faute peut parfaitement exister et la preuve en être impossible : l'accident s'est produit en rase campagne, sans témoins, par exemple, et la victime est condamnée à le subir ; y eût-il même des témoins, la preuve qu'ils apportent, relative à l'excès de vitesse par exemple, peut manquer de certitude et n'être qu'une impression trompeuse, car, comme le constate le tribunal de simple police de Paris (2), « un véhicule court, passant près d'un piéton presque à le frôler donnera toujours une impression de vitesse plus grande que la réalité, et la vitesse apparente varie encore selon la distance à laquelle le corps en mouvement se trouve des points fixes qui servaient de comparaison ». Si le juge s'arrête à cette preuve de l'excès de vitesse, l'existence de la faute ainsi affirmée sera donc encore problématique ; en un mot, la plupart du temps, la preuve de l'excès de vitesse ne sera qu'une « simple impression personnelle » (3), une « appréciation sans précision suffisante » (4) ; d'autre part aucune faute n'étant relevée contre l'automobiliste, il peut être équitable que ce soit pourtant lui qui subisse les conséquences de l'accident, car « à tout privilège sa

---

(1) *Rev, trimestr. de dr. civ.*, 1908.

(2-3-4) 24 janvier 1906 : *Petites annales du cycle et de l'aut.*, février 1906, p. 48. — Just. paix Neufchâteau, 3 octobre 1902. — Rouen, 2 avril 1898, précité.

contre-partie » ; ainsi sur un terrain gras ou humide la voiture dérape et cause un accident, ou encore un pneu éclate, sans qu'aucune faute puisse être prouvée par la victime de l'accident : ce sont des cas fortuits dont le conducteur de l'automobile n'aura, avec le maintien de la théorie traditionnelle, aucunement à répondre ; les résultats en sont choquants. Enfin si le conducteur de l'automobile, cause de l'accident, parvient à faire la preuve d'une faute de la victime, ou même d'une imprudence, sa responsabilité pourra conséquemment disparaître ou diminuer sensiblement ; or la victime peut, au moment de l'accident commettre un acte d'imprudence qui sera la cause même du dommage ; est-il juste de supprimer la responsabilité de l'automobiliste non en faute, en face de cet acte d'affolement qu'il a pourtant créé par son fait ?

De même la victime ayant à faire à un préposé qui n'était pas dans l'exercice de ses fonctions au moment de l'accident et qui, la plupart du temps, sera insolvable, est-il juste de faire supporter les conséquences de cette insolvabilité au piéton renversé et blessé sans qu'il y ait de sa faute, plutôt qu'au propriétaire de l'engin dangereux ?

Enfin, en présence d'un accident occasionné par la rencontre avec un animal, la situation faite par la loi au propriétaire de ce dernier et des plus défavorables, car l'automobiliste peut obtenir réparation en fournissant la simple preuve d'un rapport de cause à effet, évidemment facile à faire, alors qu'il sera peut-être

néanmoins en faute et que son adversaire ne pourra en fournir la preuve.

L'extension de l'article 1386 n'est pas plus favorable à la victime, car la preuve du vice de construction peut devenir impossible à la suite de l'accident ; cette extension est, du reste, illégale.

Bref M. Colin conclut (1) que si ces engins avaient existé en 1804, les rédacteurs du Code civil les auraient soumis, à tout le moins, au régime des articles 1385-1386, mais pareille solution est impossible avec les textes bien précis que la jurisprudence peut avoir à sa disposition.

La seule base légale de la responsabilité est donc la faute, et la jurisprudence n'en tient pas compte en appréciant les faits à sa façon, équitable, certes, mais non légale ; c'est que cette base est insuffisante : contre un danger nouveau il faut une loi nouvelle.

Là n'est pas, du reste, l'unique raison ; les textes sont insuffisants, mais établiraient-ils une responsabilité bien certaine qu'ils seraient souvent illusoires, car l'auteur a fui : il s'agit donc, d'abord, de donner une base solide et sûre à la responsabilité civile encourue par les propriétaires de voitures automobiles occasionnant un dommage, puis d'assurer réparation aux victimes, alors même que l'auteur a fui.

---

(1) *Rev. polit. et parlem.*, 1908, p. 133 et suiv.

CHAPITRE II

Comment on propose de les réparer

Sans parler des diverses propositions de loi relatives aux moyens d'intimidation ou de répression à employer contre les conducteurs d'automobiles (1), nous devons signaler la proposition d'initiative parlementaire (Besnard et Dauthy) présentée à la Chambre, le 5 décembre 1906, ainsi rédigée : « L'article 1386 du Code civil est modifié ainsi qu'il suit : Article 1386. — Le propriétaire d'un bâtiment est

(1) 2 juillet 1906, proposition Chastenet, établissant le délit de fuite;

12 novembre 1906, autorisant la vente de l'automobile cause de l'accicent, etc.

26 novembre 1906, en limitant l'usage;

12 mars 1908, dépôt, au nom du Gouvernement, d'un projet de loi « concernant les contraventions aux réglements sur la circulation des automobiles et portant création du casier automobile ».

responsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

« Le propriétaire d'un véhicule automobile est, dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule.

« La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime ».

Nous la discuterons en même temps que le projet préparé par la Commission de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, commission formée au sein de la société d'études législatives; voici le texte de ce dernier:

« Article 1er. — Tout accident ou dommage acci-
« dentel occasionné par le fait d'un véhicule automo-
« bile circulant sur la voie publique donne droit, au
« profit de la victime ou de ses représentants, à une in-
« demnité du préjudice matériel ou moral à la charge
« du propriétaire du dit véhicule, sans qu'il soit besoin
« de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

« Le propriétaire du véhicule automobile ne peut se
« soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité
« qu'en prouvant que l'accident ou le dommage a été
« provoqué ou aggravé par une faute grave de la
« victime.

« Article 2. — Dans le cas où des tiers seraient
« auteurs responsables de l'accident ou du dommage,

« le propriétaire peut exercer son recours contre eux « conformément aux règles du droit commun.

« Si l'accident ou le dommage est survenu durant « que la voiture automobile était occupée par un loca- « taire, le propriétaire peut exercer un recours contre « ce dernier, dans les conditions de l'article 1er, dans « le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait « conduire par son préposé.

« Article 3. — A défaut du règlement de l'indem- « nité par le propriétaire ou par son assureur, et dans « le cas où le propriétaire de l'automobile serait « inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par « les soins de la Caisse Nationale des retraites pour la « vieillesse, au moyen d'un fonds spécial de garantie « dont elle assure la gestion.

« Article 4. — Le fonds spécial de garantie est « constitué au moyen :

« 1° Des amendes prononcées en vertu de l'article 6;

« 2° D'une cotisation de 50 francs versée par tout « propriétaire de véhicule automobile, lors de la déli- « vrance du récépissé de déclaration.

« 3° De centimes additionnels ajoutés au principal « de la taxe des automobiles.

« Le montant des centimes additionnels est déter- « miné, chaque année, par la loi de finances, d'après le « chiffre des indemnités versées l'année précédente « par la Caisse Nationale des Retraites pour la vieil- « lesse.

« Article 5. — La Caisse Nationale des Retraites « pour la vieillesse exerce un recours contre les pro-

« priétaires responsables. En cas d'assurance, sa « créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assu- « reur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité « due au propriétaire par un tiers responsable ou par « le locataire du véhicule automobile.

« Article 6.— Le propriétaire, locataire ou occu- « pant quelconque d'un véhicule automobile ayant « occasionné un accident, est tenu d'en faire la décla- « ration, dans les vingt-quatre heures, au maire de la « commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est « produit, ou à celui du lieu de remise de l'automobile, « sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.

« La déclaration peut être faite par la victime de « l'accident ou ses représentants.

« Le maire délivre immédiatement un récépissé de « la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident « après avoir procédé à une enquête sommaire.

« Article 7.— Les articles précédents ne sont pas « applicables aux accidents et dommages résultant de « rencontre entre véhicules automobiles. La respon- « sabilité relative à ces accidents et dommages est en- « courue conformément aux règles de droit commun.

« Article 8.— Le propriétaire, locataire ou occu- « pant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou a « tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, « est puni des peines des articles 319-320 du Code « pénal, sous réserve de l'application de l'article 463 « du même Code.

« Article 9.— La législation sur la responsabilité « des accidents du travail est étendue aux accidents

« survenus aux serviteurs à gages employés à la con-
« duite, à la garde ou à l'entretien des véhicules auto-
« mobiles.

« Article 10. — La présente loi sera applicable
« immédiatement après la publication officielle du
« règlement d'administration publique, qui devra dé-
« terminer le détail de son fonctionnement et le mon-
« tant des centimes additionnels à percevoir la pre-
« mière année pour le fonds de garantie.

« Ce règlement devra être rendu dans le délai de
« trois mois. »

Ne retenant que ce qui concerne la responsabilité civile, nous pouvons extraire de ce long projet les deux idées suivantes, qui dominent toute cette réglementation et peuvent faciliter l'exposé du système.

Et, d'abord, tout propriétaire d'une automobile ayant occasionné un dommage est responsable, sans qu'on ait à démontrer qu'il ait commis aucune faute.

La réparation de tout dommage est assurée, alors même que l'auteur aurait fui ou fût insolvable, au moyen d'un fonds de garantie spécial.

SECTION Ire

Responsabilité sans faute

M. Colin, dans son rapport à la Société d'études législatives, a parfaitement exposé la nécessité de l'abandon du système de la faute. « Si l'on se place

sur le terrain civil, dit-il, le conflit est entre deux patrimoines, celui de la victime, celui de l'auteur de l'accident. Il s'agit de savoir lequel des deux patrimoines subira la perte causée par l'accident. Or, le doute peut-il être possible ? Celui des deux adversaires qui doit payer, n'est-ce pas celui qui a introduit dans la circulation un engin périlleux (l'expérience l'a trop prouvé) et qui retire de cet engin du profit ou du plaisir, plutôt que celui qui a été victime de cette introduction ? A tout privilège sa contre-partie. Nul n'est forcé de circuler sur une automobile. Que ceux qui se haussent à ce mode de locomotion somptuaire fassent entrer dans leurs frais généraux la réparation éventuelle des ravages qui peuvent en résulter. La création par eux et à leur profit d'un risque nouveau pour le public doit avoir, comme corollaire naturel et équitable, qu'ils se fassent les assureurs du public contre les dangers de leur machine. »

Donc responsabilité sans faute ; mais ici deux théories se trouvent en présence : celle du risque et celle du renversement de la preuve.

La première, présentée sans atténuation aucune, consisterait à faire supporter la réparation de tout dommage à qui a le profit d'une chose ayant occasionné ce dommage, y eût-il cas fortuit ou de force majeure, faute de la victime même ; c'est nous le répétons, la théorie extrême.

La seconde, présumant une faute de la part du propriétaire de la chose ayant occasionné le dommage, lui en impose la réparation, sauf à lui de

prouver un cas fortuit ou de force majeure l'exonérant, ou encore une faute ou imprudence de la victime.

La théorie du risque, dans toute sa rigueur, est évidemment excessive et les auteurs du projet de loi ne l'ont point admise, bien que leur système s'en rapproche sensiblement; celle du renversement de la preuve leur a paru trop douce pour les automobilistes qui auraient ainsi pu échapper à une condamnation, alors que l'accident aurait pourtant bien été causé par leur machine.

Sans nous arrêter aux qualifications de ces deux théories nous allons essayer d'exposer le système présenté par M. Colin, système qui tient de l'une et de l'autre.

Le projet de loi prévoit la réparation de tout dommage occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique; ainsi, l'accident se produit-il dans un cirque, par exemple, ou encore au garage, nous retombons dans le droit commun et retrouvons l'éternelle question de faute.

En cas de dommage donc occasionné par un véhicule automobile circulant sur la voie publique la responsabilité incombe au propriétaire du dit véhicule; ainsi, que ce propriétaire ait loué sa machine ou bien l'ait prêtée à un ami, chauffeur émérite, sûr et prudent, ce sera toujours lui qui sera responsable; on ne peut donc pas parler ici de présomption de faute, car cette expression serait absolument contraire à la vérité et représenterait un contre-sens; en effet le propriétaire a, par hypothèse, prêté sa voi-

ture à un individu muni de son certificat de capacité, connaissant à fond le maniement du volant et d'une prudenee incontestée; il marche à une allure des plus modérées, tenant sa droite et, malgré ses avertissements et son attention, une personne, par imprudence, se trouve être victime d'un accident : elle était sourde, par exemple, et s'est portée d'un côté à l'autre de la route, précisément au moment où l'automobile, sûre d'avoir la voie libre, continuait à rouler ; il n'y a pas précisément faute grave de la victime (nous n'en connaissons du reste point de définition) et le propriétaire devra payer; impossible de dire qu'il est présumé en faute, car il n'en a commis aucune et, de plus, il ne lui est pas permis de fournir cette preuve. C'est un risque qu'il subit, mais un risque tout particulier, non pas dérivant du profit, de l'usage d'une chose, mais de la qualité de propriétaire, c'est un risque de propriété.

Pour se soustraire au paiement d'une indemnité, il n'a aucun moyen en son pouvoir : à l'égard de la victime d'abord, puisque cette dernière n'a commis aucune faute grave ; à l'égard de la personne qui conduisait l'automobile et contre laquelle il ne peut se retourner qu'après avoir payé, pour réclamer le remboursement.

Dans le cas où l'accident est causé par un tiers, la solution est encore plus rigoureuse : soit un chauffeur, propriétaire de sa voiture, conduisant très sagement un ami : un énorme chien de berger, dont le maître est au loin, est tapis sur le bord de la route et se précipite tout à coup sur le monstre qu'il

poursuit et, finalement, devance (le chauffeur ayant ralenti) pour se faire écraser et, par là même, faire dévier la voiture ; l'automobile va s'abîmer dans le fossé, entraînant les voyageurs, qui ne s'en tirent qu'avec des blessures graves. Non seulement le conducteur n'a commis ni faute, ni imprudence, mais le propriétaire du chien a commis une faute grave et toute la responsabilité lui incombe en toute logique et en toute équité et, pourtant, d'après le projet de M. Colin c'est le propriétaire de l'automobile qui payera ; en effet la victime n'a pas commis de faute grave et c'est au propriétaire de l'automobile qu'elle réclamera des dommages-intérêts.

C'est donc bien aux propriétaires d'automobiles qu'on en veut et à eux seuls ; du reste, en cas de rencontre entre eux, on les laisse sous l'empire du droit commun.

Ce système, disons-le avec M. Thaller, est exorbitant ; sans doute, il est juste de faire supporter au propriétaire le risque de sa chose, en vertu de sa seule qualité de propriétaire, lorsque c'est bien réellement *par sa chose* que le dommage est arrivé, mais lorsqu'il est bien prouvé que c'est au contraire par le fait d'un tiers, cette solution n'a rien qui tienne de l'équité et lui est au contraire tout opposée.

Il serait du reste encore permis de se demander si c'est bien réellement une idée de risque de propriété qui doit ici intervenir et si tout dommage causé dans ces circonstances est un dommage résultant du fait d'une chose ou simplement d'un fait personnel ; si enfin l'automobile est un engin si indépendant, qu'il mène

son conducteur plutôt que celui-ci ne le mène ? Dira-t-on de l'individu qui en blesse un autre d'un coup de marteau ou de pioche, qu'il subit les risques de sa chose, et ne verra-t-on pas plutôt une responsabilité du fait personnel ? La différence n'est pas si sensible qu'on pourrait le croire, à première vue, entre l'accident dû au coup de marteau, et celui dû à la rencontre d'une automobile ; si derrière la masse d'acier, on découvre aisément le bras qui a frappé, l'homme qui répond de son fait, dedans la voiture automobile se tient le conducteur en pleine possession de son véhicule, bien plus oserai-je dire qu'un cocher ne l'est de son cheval : le chauffeur la lance ou l'arrête en un clin d'œil, si bien qu'on peut se demander si c'est bien réellement d'une responsabilité du fait d'une chose qu'il s'agit ; car il ne faudrait pas non plus comparer cet engin aux machines de l'industrie prévues par la loi de 1898 : derrière elles n'apparaît pas la main qui les dirige, leur imprime le mouvement, les ralentit ou les arrête et l'ouvrier pris dans un engrenage, par exemple, n'en sort bien souvent qu'en bouillie, avant que le fonctionnement de la lourde machine ait pu être arrêté.

Si donc on peut dire que la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles est une responsabilité de faits personnels, le système plus haut indiqué dans le projet de loi se comprend encore moins, car c'est A qui, par son fait, a causé l'accident et c'est B qui paye.

Nous verrons, du reste, que, même en admettant qu'il s'agisse bien d'une responsabilité du fait des

choses, cet acharnement à poursuivre toujours le propriétaire ne se conçoit pas davantage.

Le propriétaire de l'automobile ayant occasionné l'accident peut néanmoins se soustraire aux poursuites dirigées contre lui par la victime, en prouvant que celle-ci a commis une faute grave, dans le projet de M. Colin, une faute lourde dans celui de MM. Besnard et Dauthy, car il est des fautes, qui, commises en présence d'une voiture automobile arrivant bon train, ne doivent plus être considérées comme telles, vu l'état d'affolement véritable créé par l'engin dangereux ; mais qu'est ce que la faute grave ou la faute lourde? Toutes les dissertations sur la matière n'avanceront en rien et il restera toujours vrai qu'il s'agit d'une question d'appréciation pour les juges chargés d'accorder des dommages-intérêts, d'après une simple analyse de faits; c'est à ce résultat que nous aboutirons lorsque nous établirons notre théorie.

SECTION II

RESPONSABILITÉ POUR AUTRUI

Mais les partisans d'une loi nouvelle vont plus loin ; non contents de condamner un propriétaire, par ce seul fait qu'il est propriétaire d'une chose qui a été l'occasion d'un dommage, mais dont la cause n'est évidemment ni lui propriétaire, ni sa chose à lui, ils obligent encore ce propriétaire à payer pour

d'autres,avec lesquels il n'a absolument rien de commun, si ce n'est le fait d'être, lui aussi, propriétaire d'une automobile : c'est,en effet,le principe même de l'institution du fonds de garantie.

Ce fonds de garantie est un fonds destiné à assurer le paiement de l'indemnité due aux victimes d'accidents d'automobiles dont les auteurs sont insolvables ou inconnus ; nous n'insisterons pas sur son mode de constitution établi par le projet de loi; il nous suffira de connaître le principe de son fonctionnement pour pouvoir le juger en connaissance de cause.

Il consiste à répartir les indemnités dues aux victimes d'accidents anonymes, c'est-à-dire dont l'auteur a fui, et les indemnités dues par les insolvables entre tous les propriétaires d'automobiles.

Or, nous disons que pareil système est une innovation immorale, dangereuse et injuste et qu'il est contraire aux idées les plus élémentaires de justice et d'équité d'établir ce fonds de garantie « faute de mieux », comme on l'a dit (1).

Il est éminemment immoral, car bon nombre de chauffeurs verront dans la fuite le seul moyen d'échapper aux haines et aux poings tendus vers eux ; ils auront, d'autre part, versé leur cotisation, leur amende anticipée, et leur conscience ne leur fera pas grand scrupule d'employer ce procédé : la victime, se diront-ils, est assurée d'obtenir réparation, fuyons ;

---

(1) A. Colin : *Revue politique et parlementaire*, 1908.

car, s'arrêtant, le chauffeur courra le risque de débourser des dommages-intérêts élevés et de se créer des ennuis dont il se débarrassera à moindres frais en continuant sa route à plus belle allure ; la victime eût-elle commis une faute grave, une faute intentionnelle même, n'en touchera pas moins sa prime, car elle n'aura qu'à passer à la caisse, personne ne songeant à lui opposer sa faute, crainte de succomber, et cette solution immorale fera l'affaire de tout le monde. Le moindre dégât matériel sera réparé de la sorte et la liste des volailles écrasées dans les villages, au passage des automobiles, s'allongera d'une façon fantastique ; bien plus, les accidents de personnes croîtront aussi, imaginaires bien souvent : ce ne sera qu'une question de mise en scène que personne ne sera à même de rectifier ; les professionnels de ce métier lucratif ne manqueront d'apparaître.

Et ce n'est, certes, pas là pure fiction, car le fait s'est déjà produit de simuler un accident ; un jugement du Tribunal correctionnel de la Seine (10e ch.), du 8 mars 1904 (1) a condamné un individu qui s'était créé de la sorte « une profitable industrie » ; l'introduction de ce fonds spécial de garantie n'aura pour effet que de développer cette industrie et d'étouffer le sens moral et des chauffeurs et des victimes, tous également intéressés à voir fuir l'automobile qu'on prétend pourtant arrêter par ce moyen.

La conséquence de ce système immoral est un

---

(1) *Le Droit*, 10 mars 1904.

danger croissant ; en effet, à quoi bon s'arrêter, ralentir même, prendre des précautions exceptionnelles, puisqu'il faut payer pour d'autres quand même ? Les excès de vitesse croîtront donc et, avec eux, les accidents ; sous prétexte de diminuer les accidents, on en augmentera le nombre, car on aura toujours l'espoir d'échapper au mieux des intérêts de la victime et des siens propres. Cette caisse de garantie et de secours, loin d'avoir un rôle moralisateur et pour résultat la diminution du nombre des accidents, émoussera, au contraire, le sentiment du devoir et augmentera le danger ; c'est « une prime à l'accident fictif et à l'accident anonyme » (1).

Car, qu'on ne vienne pas parler de la surveillance des automobilistes entre eux ; ce moyen de contrôle ainsi obtenu nous apparaît tout à fait problématique et incertain, et nous ne nous représentons pas chaque amateur de sport automobile, ou chaque individu employant ce mode de locomotion, transformé en fonctionnaire public, chargé de la police des routes, de la surveillance et de la dénonciation des délits commis et des accidents occasionnés ; la solidarité forcée dans l'amende n'entraînera nullement, à notre avis, une solidarité consistant à s'épier les uns les autres ; pareille déduction est toute idéale et l'automobiliste, injustement frappé, se fera gloire d'écraser pour son argent, sans que ses congénères y voient

---

(1) P. Dujuich : *Rev. polit. et parlem.*, année 1908, p. 311.

le moindre inconvénient; cette mesure ne fera qu'exaspérer et rendre criminels les plus innocents.

Car, en réalité, et ce dont il faut bien se convaincre, c'est que cette institution du fonds de garantie n'a aucun point d'attache ni avec l'équité, ni avec la loi non plus.

De quoi et de qui, en effet, peut-on être responsable en toute justice ? De son fait personnel tout d'abord ; or, on paiera pour le fait d'autres; on peut encore, il est vrai, être responsable du fait d'autrui; mais par là il faut entendre le fait de personnes bien déterminées sur lesquelles on a autorité ou dont on tire profit ; or on paiera pour des inconnus entre lesquels et soi aucun lien de subordination n'existera et de l'activité desquels on n'aura aucun espoir de bénéfice à attendre; on répond enfin de ses choses à soi, des risques qu'elles font courir, mais la plus élémentaire équité défend de rendre responsable Pierre de la chose de Paul, chacun de ces deux individus n'ayant aucune relation d'intérêt, aucun rapport avec la propriété de l'autre. L'équité se refuse donc à admettre semblable solution, et la loi ne pourra jamais la faire adopter; la raison se perd dans de semblables élucubrations contraires au bon sens lui-même. « Va-t-on proposer, dit M. Josserand (1), de constituer un fonds de garantie dont l'effet serait de rendre un chasseur de la Bresse responsable civilement du meurtre d'un garde commis par un bracon-

(1) Josserand : *L'automobile et le droit*, p. 29.

nier dans les Vosges ou dans les Pyrénées ? Il y aurait même raison de décider ; il existerait, entre le braconnier et tous les chasseurs de France le même rapport qu'entre le chauffeur homicide et tous les autres possesseurs d'automobiles ».

Employer de semblables procédés pour assurer réparation aux victimes d'accidents d'automobiles c'est, croyons-nous, compromettre la cause même de ces victimes et vouloir une innovation contraire au bon sens et à l'équité, car des règlements suffisamment précis et sévères existent, comme nous le verrons ; il ne reste qu'à les appliquer, à les perfectionner au besoin dans les détails et à faire usage du droit commun, largement, équitablement interprété, qui suffit à lui seul à donner pleine et entière satisfaction, sans inaugurer inutilement et injustement un régime d'exception, sous prétexte d'une « réconciliation des chauffeurs et du public » (1) ; car, il ne s'agit pas, somme toute, de combattre une inimitié qui n'existe, en réalité, que dans l'esprit de quelques-uns, par une sanction exceptionnelle, alors que, nous le verrons, les textes actuels sont amplement suffisants.

Les adversaires de l'automobilisme appellent, il est vrai, à leur secours la loi de 1898 et parlent d'analogie entre le fonds de garantie qu'ils proposent d'instituer et celui déjà existant au profit des victimes d'accidents du travail. Disons-le de suite, il n'y

---

(1) A. Colin : *Rev. polit. et parlem.*, 1908, p. 147.

a là qu'un trompe-l'œil ; en effet, quelles sont les personnes dont les rapports sont régis par le fonctionnement du fonds de garantie, dans la loi de 1898 ? — Des personnes ayant déjà entre elles un lien contractuel, des personnes limitativement déterminées, à savoir : les exploitants de l'industrie employant des machines dangereuses et fréquemment causes d'accidents d'une part ; les ouvriers asservis, pour ainsi dire, à ces machines, d'autre part : les patrons paient pour un risque possible qui, en réalité, se réalise fréquemment, et les salaires de leurs employés sont du reste établis en conséquence ; enfin la prétendue victime n'a pas un rôle essentiellement passif dans le procès ; elle doit prouver que l'accident s'est bien produit et qu'il a été réellement cause du dommage. Rien de semblable pour le fonds de garantie du projet de loi que nous étudions ; aucun rapport n'existe entre le propriétaire de l'automobile et la prétendue victime et ce sont tous les propriétaires d'automobiles qui paieront, pour quelques imprudents, le dommage auquel ils sont complètement étrangers, sans compensation aucune et sans même qu'il soit bien prouvé qu'il s'agisse d'un accident véritablement causé par une automobile.

Du reste, nous l'avons déjà dit, ce principe du risque et du fonds de garantie tel qu'il est conçu dans la loi de 1898, est loin d'être équitable ; il crée, à notre avis, une différence absolument inexplicable entre l'ouvrier victime et le tiers victime, lui aussi, d'un même accident ; l'idée de risque, telle que nous la comprenons et telle aussi que nous la trouvons

établie par le paragraphe 1er de l'article 1384, suffisait à la réparation du dommage causé par un « accident du travail », tout aussi bien, nous l'expliquerons, que pour celui causé par un accident d'automobile ; nous nous refusons également à reconnaître l'alliance indissoluble de ces deux idées « risque », « forfait » ; sous prétexte que l'idée de bénéfice est la base de celle de risque, et que le bénéfice arrive à l'ouvrier aussi bien qu'au patron, on fait subir au premier une réduction tout à fait injustifiable sur l'indemnité qu'en toute équité il devrait toucher par l'application des règles du droit commun.

Nous ne voyons pas l'utilité ni la légalité de l'institution d'un fonds de garantie, pas plus que nous n'apercevons la nécessité d'une loi spéciale inaugurant, en face d'un danger nouveau, une responsabilité nouvelle complètement différente et de la responsabilité de l'article 1382 et de celle de l'article 1384. Ces deux articles, au contraire, nous fourniront toutes les solutions désirables au point de vue des réparations à accorder aux victimes d'accidents véritablement causés par des voitures automobiles.

C'est cette explication qu'il nous reste à fournir.

CHAPITRE III

Application des seuls textes existants, équitablement interprétés, en matière d'accidents d'automobiles.

Ce n'est donc pas parce que les automobiles sont plus dangereuses que les autres modes de locomotion que l'on réclame contre elles des lois spéciales ou, du moins, ce motif est faussement invoqué (nous avons, en effet, remarqué que véhicules hippomobiles et tramways causaient un bien plus grand nombre d'accidents, et nous n'avons pas l'intention de revenir sur la question); il ne peut y avoir qu'une vraie raison : c'est qu'en matière d'accidents d'automobiles la difficulté de preuve est assez considérable ; y a-t-il eu obligation violée, et quelle obligation ? La voiture automobile allait-elle à 25, 30 ou 40 kilomètres à l'heure? Il s'agit de répondre avec précision à des questions de ce genre pour établir la faute ; le chauffeur a-t-il corné, l'a-t-il fait suffisamment à temps ?

Les faits se passent dans un espace si court qu'il est souvent bien difficile d'avoir le temps d'en dégager la faute, alors pourtant qu'il apparaît à tous qu'entre la victime et l'auteur, même non fautif, il ne peut y avoir d'hésitations et que si, de part et d'autre, il y a impossibilité de prouver la faute, c'est en toute justice l'automobiliste qui profite de son engin dangereux, qui doit aussi en supporter les conséquences dommageables. Mais toute équitable que soit cette solution, elle n'est pas autorisée par les textes : point de réparation sans faute prouvée, dit-on.

La faute peut même exister et ne pas pouvoir fonder la demande de dommages-intérêts formée par la victime, car l'accident a pu se produire en rase campagne et sans témoins ; la victime affirme que l'allure était excessive, que le chauffeur a omis de corner, chose possible ; ce dernier, de son côté, fait des affirmations toutes contraires : affirmations pour affirmations, on ne peut condamner le défendeur sur celles du demandeur auquel, du reste, incombe, d'après la solution traditionnelle, la preuve... de la faute.

Partant de ces difficultés de preuve et de la nécessité de protéger les victimes impuissantes à faire valoir leurs droits, on a affirmé l'urgence d'une loi spéciale établissant, comme base de la responsabilité civile... des automobilistes, un principe nouveau autre que la faute, cette dernière ne permettant plus la réparation équitable de dommages nouveaux.

Remarquons que les mêmes difficultés se présentent en face d'un accident occasionné par d'autres véhicules, mais on rédige, néanmoins, un projet ne

visant que les automobilistes (nous parlons du projet de M. Colin, car il existe des propositions s'occupant du côté pénal et comprenant tous les modes de locomotion); une loi générale, c'est-à-dire s'appliquant aux bicyclistes, cavaliers, voituriers, tout aussi bien qu'aux automobilistes, bref, une loi pour tous, aurait satisfait aux réclamations et aux désirs communs, car, si le voiturier maudit l'automobiliste qui l'oblige à prendre un peu vivement sa droite, l'automobiliste peut, tout aussi bien, s'exaspérer de la lenteur du voiturier à laisser l'espace réglementaire; si un accident est causé par leur rencontre, il n'y a pas plus de raison pour croire qu'il soit dû à l'un plutôt qu'à l'autre, ni aucun motif pour les traiter différemment s'ils rencontrent un piéton. L'usage normal de la route comporte tout aussi bien la circulation des automobilistes que celle des cavaliers ou voituriers, et s'attaquer aux uns plutôt qu'aux autres, sous prétexte de protéger les piétons, est pure injustice.

Du reste, une loi générale n'a pas davantage, à notre avis, son utilité que le projet de loi plus haut étudié n'a sa raison d'être.

Nous avons relevé des torts, et du côté de la jurisprudence et du côté du projet de loi ; à la jurisprudence nous reprochons de s'en tenir à l'idée de faute et de qualifier de ce nom de simples faits ; pourquoi alors ne pas admettre franchement la responsabilité du simple fait, sans détour? Au projet de loi nous reprochons, non pas de parler de risque, mais de risque de propriété pour les propriétaires d'automo-

biles, et pour eux seuls, et de faire payer les chauffeurs pour les « chauffards », au moyen d'une institution éminemment injuste et vexante ; pourquoi ne pas admettre l'idée de risque, d'après laquelle celui qui *utilise* une chose susceptible de causer un dommage, en répond sans rendre responsable l'innocent pour le coupable? Pourquoi ne pas instituer des procédés efficaces pour atteindre ce dernier et des moyens de répression énergiques pour le punir? Personne ne criera à l'injustice et, par ce moyen, les résultats obtenus n'en pourront être que meilleurs.

A la jurisprudence nous emprunterons la théorie de la responsabilité basée sur le simple fait qu'elle applique au fond, sans l'admettre dans la forme ; au projet de loi, celle du risque modifié ; l'une et l'autre nous les ferons découler des textes.

SECTION I

RESPONSABILITÉ DU FAIT PERSONNEL BASÉE SUR L'IDÉE DE RISQUE

Si l'on veut voir, dans tout accident d'automobile, le fait du chauffeur, la responsabilité de ce dernier découlera des articles 1382, 1383 du Code civil ; avec la notion traditionnelle de faute, on peut déjà accorder la réparation de bien des dommages, de la plupart, dirons-nous, car, quelles sont les obligations d'un conducteur d'automobile ? « Il devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même

arrêtera le mouvement, toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation ». Tel est le texte sur lequel la jurisprudence s'appuie pour mettre à la charge du conducteur d'automobile des obligations extrêmement minutieuses, l'astreindre à une prudence rigoureuse, lui imposer une sorte de prescience des accidents qui peuvent arriver et qu'il est tenu d'éviter ; de la sorte, les cas sont rares où la jurisprudence ne peut satisfaire aux exigences de la théorie de la faute.

Il est donc, assurément, des cas où la faute existe et où il est conforme à l'article 1382 d'en faire la base de la réparation accordée ; certains jugements sont particulièrement frappants comme exemples de cette juste application des textes : « Attendu », dira un jugement du Tribunal correctionnel de Nice (1), « que l'accident qui a causé la mort est dû à l'excès de vitesse de l'automobile ; que, certainement, si l'automobile avait roulé à une vitesse normale et non à une allure désordonnée, ce déplorable accident ne serait pas survenu ». La faute est donc nettement caractérisée. Nous pourrions citer encore d'autres cas dans lesquels il est suffisamment établi que c'est bien dans la vitesse que réside la cause de l'accident (2).

---

(1) Trib. corr. Nice, 26 juin 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 351.

(2) Trib. civ. Chalon-s-Saône, 13 juillet 1906. *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, sept. 1906, p. 181.

Trib. civ. Seine, 26 oct. 1905. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 130.

La faute devient moins certaine dans les cas d'infraction à la règle de l'article 14 du décret de 1899 prescrivant le ralentissement ou l'arrêt, et la jurisprudence, en en faisant une stricte application, condamnera toujours les chauffeurs, peut-on dire, et souvent à tort; si donc l'idée de faute a l'inconvénient de ne pas permettre la réparation complète de tous les dommages causés par une automobile, elle a encore celui de faire supporter, par contre, aux chauffeurs la responsabilité de dommages à laquelle ils devraient échapper. Ainsi, un jugement du Tribunal de Lisieux (1) condamne un chauffeur qui n'a pas arrêté en présence d'un obstacle ; dans l'hypothèse, il s'agissait de la rencontre, de nuit, d'une voiture tenant sa gauche. Y eut-il eu faute, encore fallait-il l'apprécier d'après les circonstances, et c'est un procédé vraiment trop facile et parfois bien injuste que de condamner à réparation dès qu'apparaît une infraction à semblables règles que celles de l'article 14 du décret de 1899 ; la victime peut, en effet, y avoir contribué par son fait ; de plus, la relation de cause à effet n'existe pas toujours entre l'accident et le dommage et, avec cette théorie trompeuse de la faute, la jurisprudence est parfois obligée de se contenter que cette dernière soit l'occasion du dommage sans en être véritablement la cause ; elle sort donc de l'application des principes mêmes qu'elle se fait un scrupule de ne pas abandonner.

---

(1) Trib. civ. Lisieux, 14 nov. 1905.— *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, janv. 1906, p. 15.

Si donc, découvrant la faute, le juge fait parfois supporter injustement les frais de l'accident à qui l'a commise, sans appréciation plus ample, par contre, il est admis que « même quand les présomptions administratives sont observées, les conducteurs ne doivent être déclarés indemnes que s'il leur a été impossible de prévoir le sinistre ; par exemple parce que le passant aurait fait irruption sur la voie alors que le chauffeur était en droit de penser que son véhicule pouvait passer sans péril pour personne » (1). « Il ne saurait suffire à un conducteur d'automobile, ou autre, d'alléguer qu'il a pris les précautions indiquées par les règlements pour s'exonérer de toute responsabilité » (2). Parfois on pourra parler d'imprudence et d'application de l'article 1383 ; mais nous allons présenter quelques décisions qui permettent d'affirmer que le juge s'en tient aux faits équitablement appréciés : la base de la responsabilité, dans ce cas, ne sera pas la violation d'un règlement, une faute proprement dite par conséquent, même pas une imprudence ; l'automobiliste sera responsable parce que son activité a réellement été la cause de l'accident ne fût-ce que parce qu'il a tué ou blessé une personne « dans un moment de rêverie », comme on l'a dit.

Ainsi, appréciant les circonstances de la rencontre d'une automobile et d'un cycliste, le Tribunal de paix de Charenton constate que le chauffeur a pris

---

(1) Trib. paix, Paris (5e arr.), 1er juin 1906, précité.

(2) Trib. comm. Seine, 28 février 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 286.

les précautions habituelles, alors qu'au contraire le cycliste s'était jeté sur l'arrière de la voiture, autrement dit l'accident est dû *au fait* du cycliste (1) ; de même l'arrêt de la Cour de Paris qui, bien que parlant de faute, se livre à une pure appréciation des faits tout aussi équitable et certes bien plus simple : une rencontre ayant eu lieu à l'intersection de deux routes entre une automobile et un cycliste, la Cour constate que « le chauffeur a eu le tort de conduire à une vitesse excessive, mais que sa responsabilité doit être diminuée dans une certaine mesure par la faute (!) commise par le jeune cycliste en s'engageant sur la route sans s'assurer qu'aucun obstacle ne s'opposait à sa marche » (2).

N'a pas été reconnu responsable le conducteur d'une automobile alors qu'un enfant a traversé la rue en courant et s'est précipité au devant de la machine qui a occasionné sa mort (3) ; l'accident n'avait-il pas pour cause *le fait* de l'enfant ?

Même solution fournie par le Tribunal civil de la Seine (4), non pas, en vérité, parce qu'aucune faute n'est relevée contre l'automobiliste, mais bien parce que la victime « s'est jetée pour ainsi dire sous l'au-

---

(1) Just. paix Charenton, 26 sept. 1905. — *Lois et Sports*, janv. 1907, p. 4.

(2) C. de Paris, 20 octobre 1905. — *Lois et Sports*, 1906, p. 307.

(3) Trib. civ. Saint-Quentin, 25 juin 1902. — *Fr. jud.*, 1902, 2, 321.

(4) Trib. civ. Seine, 4e ch., 22 fév. 1907. — *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, fév.-mars 1907, p. 52.

tomobile », autrement dit a causé l'accident par son fait même.

C'est encore le cas du piéton qui, avant de descendre du trottoir, ne prend pas la précaution élémentaire de s'assurer que la voie est libre (1); à la vérité les juges ne seraient pourtant pas dans l'impossibilité absolue de relever une de ces fautes que l'application de la théorie traditionnelle fait commettre à chaque instant aux automobilistes : il ne serait pas impossible de déclarer le passage dangereux et la circulation de leur voiture gênante, puis de dire : Vous n'avez pas arrêté, donc vous êtes en faute, donc responsable ; car, d'autre part, aucun règlement ne régit la circulation des piétons, libres de tenir leur droite, leur gauche, le milieu de la chaussée même ; la faute ou l'imprudence relevée contre les piétons est donc évidemment un simple fait que l'on considère comme véritablement cause de l'accident ; à quoi bon l'appeler faute et s'embarrasser de cette notion fausse et gênante ? Le fait du piéton, son activité, apparaissent comme ayant causé eux-mêmes le dommage et le piéton subit, en toute équité, le risque de son activité.

Qu'est donc devenu la notion de faute ? Ce n'est plus, en réalité, la faute subjective qui consiste en ce que l'auteur de l'accident aurait pu prévoir ce qui allait survenir et aurait pu l'éviter ; c'est, en quelque

---

(1) Trib. civ. Lyon, 4 janv. 1901. — *Moniteur de Lyon*, 1er février 1901.

sorte, une faute objective : on considère les caractères extérieurs du fait pour en déduire la responsabilité de l'automobiliste ou du piéton, sans se demander si cet individu, déclaré responsable, a bien véritablement commis une faute, s'il aurait pu prévoir les conséquences du fait qui a entraîné l'accident et s'il aurait pu l'éviter. Si le mot de faute est parfois maintenu, à tort, à côté du fait, on ne se demande plus si c'est bien réellement la faute qui est cause de l'accident, si c'est bien entre cette faute et l'accident qu'existe le rapport de causalité.

La jurisprudence a, du reste, employé le même procédé pour la réparation (avant la loi de 1898) du dommage causé aux ouvriers par les accidents du travail ; elle commença par ne plus s'occuper de la question de savoir si le patron aurait pu prévoir et éviter l'accident, mais à s'en tenir au fait d'une organisation défectueuse de l'outillage ou du travail pour aboutir finalement à la théorie du risque (1).

Si la jurisprudence reste équitable, tout en appliquant la théorie de la faute, c'est qu'elle l'utilise avec une souplesse extraordinaire, qui va jusqu'à la déformer et la faire disparaître complètement : à la faute subjective, à l'idée de dommage prévu, elle substitue la faute objective, l'idée de simple dommage, sans recherche d'intention. Ce procédé n'est que trompeur et, sous prétexte de poursuivre la faute, c'est le simple fait qui lui sert de base.

---

(1) Le risque professionnel dans le Code civil. Saleilles : *Réforme sociale* 1898, I, p, 639 et s.

Mais, en somme, quoi de plus juste? L'article 1382 de notre Code civil ne nous autorise-t-il pas à donner le simple fait comme base à la responsabilité civile? Il y a bien le terme même de faute inséré dans l'article, mais n'est-il pas permis de dire avec M. Saleilles : « Ce cri de la victime, auquel tout le monde eût fait écho : C'est votre faute ? Voilà ce qu'a reproduit, par une sorte d'instantané pris dans la réalité des faits, emprunté à la vie et non pas déduit d'un raisonnement verbal, la formule de l'article 1382 » (1). Oui c'est bien par la « matérialité du fait », croyons-nous, que doit se définir la responsabilité civile, et la faute, nous l'avons déjà dit, ne doit être considérée que comme une commodité, non une nécessité; les textes, vagues à dessein, permettent de s'en remettre à l'évolution, profitons-en et faisons supporter à chacun les conséquences du dommage qu'il a véritablement causé par son fait, car, après tout, il ne s'agit pas d'une question de faute, mais d'une « question d'équité sociale » (2). L'article 1382 permet d'être équitable, soyons-le sans détour, faisons réparer à chacun le dommage causé, non pas parce qu'il est en faute, que nous importe, mais parce que c'est bien lui qui l'a causé. Que si un accident d'automobile se produit, il peut être commode de savoir, pour l'attribution des dommages-intérêts, si chacun s'est conformé aux obligations auxquelles il est assujetti, s'il est ou non en faute, mais de ce

(1-2) Saleilles : Les accidents du travail et la responsabilité civile, pages 57-75.

que la faute n'apparaît pas, ou n'existe pas même, ce n'est pas une raison pour laisser le dommage non réparé, car il y a encore lieu d'apprécier les faits et les circonstances de la rencontre, la prudence observée, les précautions prises, sans qu'il s'agisse, à proprement parler, de faute.

Nous avons déjà signalé un jugement du tribunal correctionnel de Montpellier, ayant condamné à des dommages-intérêts un chauffeur dont la voiture avait projeté de la boue sur les vêtements de passants, au point de les rendre inutilisables; les motifs relatent l'excès de vitesse (supérieure à 12 kilomètres à l'heure) comme base de la condamnation; le chauffeur, de son côté, nie la relation de cause à effet entre la vitesse et l'éclaboussure, de sorte que la faute invoquée n'a rien à faire en l'occasion et qu'il eût fallu en chercher une autre et peut-être se demander si c'était imprudence de la part d'un automobiliste que de sortir son véhicule un jour de pluie, ou faute de la part d'un piéton de quitter le coin du feu ce jour-là! Bref, ces recherches de faute des plus fantaisistes, sont une base tout à fait fragile pour la responsabilité et ne correspondent nullement à la réalité. Nécessité est donc de s'en tenir au fait (et mieux, nous le verrons, à l'idée de risque).

De même, un jugement du tribunal de simple police de Boissy-Saint-Léger (Seine-et-Oise), du mois de décembre 1907 (1) condamnait un automo-

(1) Trib. simple police Boissy-Saint-Léger, 29 décembre 1907. *Gaz. des trib.*, 10 janvier 1908.

biliste qui, au lieu de se servir de la classique trompe, avait fait usage de la sirène, autre moyen d'appel, pour prévenir du passage de sa voiture ; « attendu », y lit-on, « que l'article 15 du décret du 10 mars 1899 est ainsi conçu : L'approche du véhicule devra être signalé, en cas de besoin, *au moyen d'une trompe* ». Puis le juge, partant de ce principe, de cette obligation, condamne ; est-il bien sûr que, l'automobiliste eût-il fait usage de la trompe réglementaire, plutôt que de la sirène, l'accident ne se fût pas produit? (il résultait du son plus strident et plus lugubre à la fois, en même temps que plus inaccoutumé de la sirène!) Dans la circonstance, il s'agissait d'une condamnation pénale, mais le juge, pour accorder une réparation civile n'aurait pas manqué d'ériger en faute le fait de faire usage d'une sirène ; c'est vraiment trop faire honneur à l'antique théorie de la faute que de la trouver bonne à tout et de la faire apparaître là où l'on n'en a que faire.

Si l'article 1382 suffit à bien des situations, c'est qu'en effet, il permet de prendre en considération non seulement la faute, mais le fait aussi.

Il ne faudrait pourtant pas en conclure que, du moment où le fait d'un chauffeur est reconnu, sa responsabilité sera pleine et entière, et qu'il répondra du dommage tout entier subi ; car il est bien rare que l'activité de la victime n'ait pas, elle aussi, participé à l'accident, et nous admettons parfaitement avec M. Saleilles (1) « que celui qui agit courre le

(1) Saleilles : *Réforme sociale*, 1898, I, p. 645 et suiv.

risque de son activité », toute « existence » ayant ses « risques ». Restera à déterminer la part d'initiative de la victime, ce que fera la cour de Rouen (1) en constatant, d'une part que l'automobiliste a omis de corner, d'autre part que le piéton a eu le tort de s'engager sur la chaussée sans s'assurer qu'il n'y avait aucun danger; (tel encore le fait du piéton s'engageant sur la chaussée « la tête en l'air »); la cour de Liège, en remarquant, d'une part que l'automobiliste n'était pas maître de sa vitesse, d'autre part que le piéton s'était aventuré à reculons sur la voie publique (2). « Attendu », dit un jugement du tribunal civil de la Seine, du 11 mars 1901, « qu'une part de responsabilité incombe à la victime qui aurait dû à sa descente de l'omnibus, et avant de traverser la chaussée, porter ses yeux en tous sens et s'assurer qu'elle pouvait, sans risques ni inconvénients, gagner le trottoir opposé ». L'automobiliste ayant causé l'accident avait, de son coté, omis de corner. Même solution du tribunal civil d'Avignon (3). Le fait de la victime peut même la rendre pleinement responsable (Cf. Tribunal correctionnl Narbonne, 26 juin 1903, précité).

A ce propos nous rencontrons une objection reposant sur la crainte de l'arbitraire du juge. Mais le juge, nous dit-on, va alors apprécier les faits, et

---

(1) C. Rouen, Ch. corr., 2 juin 1905. *Lois et Sports*, 1907, p. 41.

(2) C. Liège, 10 juin 1907. — *La Loi*, 17 octobre 1907.

(3) 27 juin 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 105.

c'est d'après son opinion personnelle qu'il aura à trancher le conflit, à faire l'attribution des dommages-intérêts ; rien de sûr, rien de fixe ; c'est, en un mot l'arbitraire dans toute sa splendeur ! Arbitraire si l'on veut, mais, après tout, « quoiqu'on fasse, les tribunaux auront toujours à fixer des nuances souvent délicates et ténues, à peser humainement des actions humaines » (1), et ces constatations de faits, ces considérations sur les circonstances qui les entourent ne sont pas plus arbitraires que ces recherches d'intention nécessaires dans la pure théorie de la faute ; de plus ce sont les résultats mêmes auxquels arrive, sans vouloir l'avouer franchement, la jurisprudence, sauvant les apparences par l'attrait d'un vain mot ne correspondant à rien en réalité.

Le fait, la participation sainement appréciée de la victime diminueront donc ou feront disparaître même, suivant les cas, la responsabilité de l'auteur apparent de l'accident, tout aussi bien que sa faute ; bien plus, la faute, c'est-à-dire la violation de la loi, l'infraction à un règlement de la part de la victime ne lui feront pas supporter nécessairement toute la responsabilité ; car, en face de certains dangers il est de ces fautes qui, extraites du milieu où elles ont été commises, mériteraient cette qualification, alors que replacées dans ce milieu, elles lui font supporter la bonne part de leur apparition ; c'est assez dire l'influence des circonstances, des faits

---

(1) Josserand : *De l'abus des droits*, page 54.

en un mot. Mais encore faut-il que l'affolement soit causé par la machine même, sa vitesse, son bruit ou ses sons de trompe ; si la victime se jette pour ainsi dire de son propre fait, sous la voiture (comme nous en avons déjà signalé des exemples), sans qu'il y ait de relation avec la frayeur éprouvée, sa responsabilité sera pleine et entière. Un jugement de la dixième chambre correctionnelle du Tribunal de la Seine reconnaît cette influence en ces termes : « On ne saurait ériger en imprudence, pouvant engager sa responsabilité, l'acte d'affolement commis par la victime au moment de l'accident, cet acte eût-il été la cause même de sa mort, parce que cet état d'affolement est créé par le fait même, l'excès de vitesse du conducteur de l'automobile ». (Il s'agissait d'un accident dont avait été victime, le 22 décembre 1907, Mme Lambert, écrasée par une automobile que conduisait le mécanicien Gérard ; ce dernier ayant interjeté appel devant la 9e Chambre de la Cour, celle-ci confirma par adoption de motifs, le jugement frappé d'appel).

En résumé, nous dirons avec M. Saleilles(1) : « La responsabilité de tout fait positif qui cause dommage à quelqu'un, en vertu de l'article 1382, est une responsabilité purement objective, fondée sur l'idée de risques et indépendamment de toute faute prouvée et établie ».

La responsabilité du simple fait consiste donc à

---

(1) Saleilles : *La Réforme sociale*, 1898, 1, p. 645.

subir les risques de son activité, c'est une responsabilité objective ; tous ces termes expriment la même idée ; la faute n'est plus qu'un vain mot, un embarras la plupart du temps, une commodité parfois, mais jamais une nécessité. C'est en somme la constatation faite par la plupart des décisions judiciaires: « La réglementation administrative, dit un jugement du Tribunal civil de Laon, (cité dans Imbrecq, *op. cit.*, p. 40 *in fine* et 41), quand les prescriptions en sont observées, ne saurait autoriser les conducteurs d'automobiles à devenir l'occasion d'accidents, ni les affranchir des règles de la plus élémentaire prudence et leur permettre de faire abstraction de la sécurité des personnes menacées par les dangers résultant de leurs voitures ; le devoir primordial des conducteurs qui, par le bruit et la rapidité de leurs automobiles, peuvent devenir la cause d'accidents, est de suspendre, conformément aux prescriptions réglementaires, leur course, alors qu'ils voient les dangers que présente leur machine ». Ce jugement fait bien appel à l'article 14 du décret de 1899, prescrivant l'arrêt complet en présence d'un obstacle, mais un texte aussi vague permettrait la condamnation du chauffeur dans tous les cas, car dans tout accident il y a un obstacle devant lequel l'automobiliste aurait eu le tort de ne pas s'arrêter; en définitive, c'est toujours aux faits et aux circonstances équitablement appréciés, qu'on en revient.

Est-ce à dire qu'il faille s'en tenir là et pourrait-on se contenter de l'explication que nous venons de fournir, pour repousser l'inauguration d'un droit

nouveau par une loi nouvelle ? Certes, avec la faute seule et la théorie traditionnelle une loi nouvelle s'imposerait ; avec les détours employés par la jurisprudence, sa nécessité se ferait moins sentir, mais ces détours, nous l'avons vu, ne donnent satisfaction que dans la plupart des cas ; or, nous n'avons fait qu'affirmer leur légalité en en faisant des moyens directs d'arriver au but ; au lieu de chercher dans le fait d'un automobiliste renversant un piéton, une infraction à une loi ou à un règlement, une imprudence, qui, pour être conforme à la théorie classique pure, devrait être subjective, ce qui est à peu près impossible, nous constatons le fait matériel et en faisons supporter le risque à son auteur ; en définitive, « là où un malheur arrive par suite d'un fait volontaire et libre, l'auteur du fait paiera les risques : c'est le prix de la liberté et c'est également la formule de l'article 1382 » (1). Ajoutons qu'habituellement auteur et victime auront eu leur part d'activité dont il s'agira de tenir compte, pour l'attribution des dommages-intérêts.

Voilà notre explication en ce qui concerne la responsabilité qu'encourt, de son fait personnel, le chauffeur ayant occasionné un accident.

Même ainsi interprété et mis d'accord avec les solutions de la jurisprudence, l'article 1382 ne donne pas entière satisfaction : est-ce à dire qu'il faille con-

---

(1) Saleilles : *Les accidents de travail et la responsabilité civile*, p. 74

clure, avec Dupuich, que « de deux choses l'une, ou l'article 1382 est mauvais et il faut en faire table rase ou il faut le conserver comme une règle générale » (1)?

SECTION II

Responsabilité du Fait des choses que l'on a sous sa garde

Nous avons tiré tout ce que nous avons pu de cet article, reconnaissant qu'il permettait d'accorder réparation tout aussi bien dans le cas de simple fait dommageable que dans celui de faute prouvée ; mais, même ainsi interprété, il n'est pourtant pas bon à tout et il reste encore des dommages qu'il peut être difficile et même impossible de réparer avec son seul secours ; il ne s'ensuit pas qu'il faille en faire table rase, qu'il faille non plus inaugurer un droit nouveau, car nous allons faire intervenir le paragraphe 1er de l'article 1384, qui dispose qu'on est responsable du dommage qui est causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde.

Dans le cas de l'article 1382, la victime avait à prouver le fait personnel du conducteur de la voiture automobile et le juge se faisait une opinion d'après les circonstances de l'accident et les faits recueillis par les témoins ; mais, que l'accident se produise en

---

(1) Dupuich : *Rev. polit. et parlem.*, 1988 p. 319.

rase campagne et sans témoins, est-ce à dire que jamais la victime ne pourra obtenir réparation, parce que jamais elle ne pourra appuyer ses affirmations sur un témoignage ? C'est, en somme, le résultat auquel on arriverait en ne faisant appel qu'à l'article 1382, en ne considérant que le fait personnel du conducteur ; et l'on a prétendu que, quelle que soit l'opinion que l'on ait sur le sens et la portée de l'article 1384, on devait reconnaître que, dans l'hypothèse d'un accident d'automobile, cet article était absolument inapplicable, parce qu'on ne pouvait sérieusement soutenir que le dommage soit causé par le fait de la chose ; ce n'est point l'automobile qui détermine l'accident, mais c'est la direction ou l'impulsion qui lui est donnée ; il ne s'agirait donc point d'un dommage causé par le fait d'une chose inanimée, mais d'un dommage qui a sa cause dans le fait ou dans la faute de celui qui la dirige. « C'est la maladresse du conducteur, et non le fait de la chose qui détermine la catastrophe » (1).

L'objection contient une grande part de vérité ; assurément, on peut, à la rigueur, voir derrière tout dommage le fait de l'homme, qu'il soit causé par un animal ou une chose inanimée. Les partisans de la théorie traditionnelle voient même une faute présumée dans le cas de responsabilité de l'article 1385 ; ceux qui vont jusqu'à admettre que l'article 1384

---

(1) G.-L. Sainctelette : *Responsabilité des propriétaires et constructeurs d'automobiles en cas d'accidents*, p. 31.

établit la responsabilité de plein droit y voient encore un cas de faute présumée ; mais encore faudrait-il que la chose dont on répond ne soit pas, au moment du dommage, sous votre pleine et entière dépendance, qu'elle ne soit pas, à ce moment, comme la prolongation de vos mouvements, pour que vous répondiez du dommage qu'elle cause, en vertu de cet article 1384. La faute présumée est pure invention ; il y a assurément plus de vérité à voir le fait de l'homme donnant l'impulsion à la chose, et dans tout dommage causé par cette dernière, on pourrait parfaitement le faire apparaître ; mais peu nous importent ces questions de pure logique si elles nous éloignent de l'équité. Evidemment, derrière tout dommage il y a le fait de l'homme, mais il s'agit de savoir s'il n'est pas permis d'en faire abstraction pour ne considérer que le fait en lui-même, la rencontre, le choc de la chose dommageable avec la victime ; précisément parce qu'il est équitable de procéder ainsi. Nous prétendons que c'est la grande utilité pratique de l'article 1384 ; assurément il y a des cas dans lesquels la chose, faisant pour ainsi dire corps avec le bras qui la met en mouvement, on ne peut l'envisager séparément et dire que c'est par elle que le dommage a été causé. La volonté de l'ouvrier qui manie le marteau a, peut-on dire, le même pouvoir sur son outil que sur son bras ; l'un n'est que le prolongement de l'autre ; ils ne font qu'une seule masse sur laquelle l'homme agit sans précautions spéciales à prendre, ni tension d'esprit ; si bien que, dans ce cas, on ne pourrait pas parler du risque de sa chose,

car le fait de cette chose est le prolongement du fait de l'ouvrier et c'est bien véritablement son fait personnel qui cause le dommage.

Mais il n'est pas toujours aussi facile d'assimiler les deux faits et de faire de l'un le contre-coup immédiat de l'autre; que le dommage soit,au fond,le résultat du fait de l'homme, cela, nous l'avons déjà dit, ne fait pas l'ombre d'un doute, mais l'article 1384 n'aurait-il pas été rédigé pour permettre de faire abstraction de ce fait personnel et de s'en tenir au fait même de la chose, parce qu'après tout c'est la rencontre de cette chose avec la victime qui a causé le dommage dont se plaint cette dernière et que le risque doit aller là où va le profit? Si l'article 1384 n'a pas été rédigé dans cette pensée, il nous suffit que cette solution puisse découler de son texte pour que nous l'en fassions découler, car elle est équitable. En effet, avec ce système, on n'a pas à rechercher le fait du conducteur et à fournir une preuve parfois impossible, nous l'avons vu; il nous paraît d'une incontestable équité que, du seul fait de la rencontre de son engin dangereux, le conducteur soit déclaré responsable du dommage qu'a subi la victime,parce qu'elle se trouve dans une situation défavorable au point de vue de la preuve et qu'après tout elle ne tire aucun profit de cette machine qui la renverse : au conducteur à fournir la preuve contraire,s'il en a les moyens; c'est, de plus, ce système que nous permet de consacrer l'article 1384; nous n'avons pas l'intention d'entrer à nouveau dans les discussions auxquelles ont donné lieu la question de son application; nous nous

contenterons de renvoyer aux ouvrages de MM. Josserand et Saleilles qui nous ont paru suffisamment établir la théorie objective, au point de vue de la responsabilité du fait des choses (1). Toute la théorie découle de l'idée de risque : il est juste que celui qui utilise une chose et en tire profit réponde des dommages qu'elle est à même de causer, quitte à prouver, pour se soustraire à cette responsabilité, la force majeure ou le fait de la victime, sainement apprécié.

L'article 1385 étend la responsabilité du fait d'un animal même au cas où cet animal s'est échappé.

La lecture de cet article nous suggère une réflexion qui renforce encore l'équité de la solution à laquelle on arrive par l'application de l'article 1384. D'après l'article 1385 le propriétaire ou celui qui se sert d'un animal serait responsable du dommage causé par cet animal, sans qu'il y ait à faire intervenir le fait personnel et, dans le cas d'accident d'automobile, il faudrait prouver ce fait personnel. Etrange différence créée entre la victime d'un accident causé par un attelage et celle d'un accident causé par une voiture automobile ; puisque, avec l'article 1384, équitablement interprété, on peut faire cesser cette différence incompréhensible et mettre les réparations d'accord avec les faits et l'équité, à quoi bon encore se demander si ce n'est pas, en réalité, le fait de l'homme qui

---

(1) Josserand : *De la responsabibité du fait des choses inanimées*, spécialement p. 73 et s. 99. — Saleilles : *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, spécialement p. 22 s., 30 s., 74.

est cause de l'accident, puisque l'art. 1384 permet d'en faire abstraction pour ne considérer que la voiture qui heurte et la victime qui subit le dommage? Inutile de se montrer rebelle à cette solution : elle est parfaitement équitable et si le législateur ne l'a pas spécialement eu en vue, on peut la faire découler du texte suffisamment large et vague; « le vague est si bon » (1), surtout quand il permet l'adaptation du droit aux faits. Quelle serait la portée d'application de l'article 1384, s'il édictait la responsabilité de plein droit du fait des choses dans le cas seulement où leur propriétaire ou celui qui s'en sert n'aurait pas agi lui-même et, par cet acte plus ou moins lointain ou direct, contribué au dommage? Pour notre compte nous ne voyons aucun cas où le fait personnel puisse complètement être écarté. Il faut donc nécessairement considérer l'article 1384 comme créant un moyen plus rapide, plus sûr et plus facile aussi, pour la victime, d'obtenir des dommages-intérêts. On présume, non pas la faute, ni même le fait, mais tout simplement la responsabilité du propriétaire ou de celui qui se sert de la chose; à lui de montrer la part d'activité de la victime ou de forces extérieures irrésistibles pour diminuer cette responsabilité, ou même la faire disparaître totalement.

L'automobiliste, en vertu de l'article 1384 de notre Code civil, nous paraît donc pouvoir être déclaré responsable de l'accident occasionné par son

---

(1) Saleilles : *La réforme sociale*, 1898, I, p. 643.

véhicule, sans que la victime ait à fournir la preuve du fait personnel du conducteur, pas plus que de sa faute. Cette solution facilite singulièrement l'obtention de dommages-intérêts pour la victime d'un accident arrivé en rase campagne, particulièrement, car le rapport de cause à effet entre la rencontre et le dommage sera habituellement de toute évidence et ne pourra être nié, de sorte que ce sera au chauffeur à se disculper; rien de plus naturel qu'il subisse les risques d'une chose dont il a le profit.

Aussi, sommes-nous pleinement partisans des décisions, rares encore, qui font découler la responsabilité de l'automobiliste du paragraphe premier de l'article 1384(1); le premier de ces jugements admet la responsabilité du fait de la chose, tout en constatant que le chauffeur conduisait sa voiture « comme il lui plaisait ». C'est donc bien, comme nous le disions, dans un but d'équité, et pour faciliter l'obtention de dommages-intérêts par la victime, que l'on fait subir le risque d'une chose à qui l'utilise pour son plaisir, ou pour en tirer profit; le jugement que nous rapportons en est un exemple frappant, puisque, tout en affirmant le fait personnel du conducteur, il reconnaît néanmoins que la victime peut s'appuyer sur l'article 1384 pour obtenir réparation.

L'avantage fait à la victime est bien considérable, car, comme le fait également remarquer le second

---

(1) Tribunal civ. Avignon, 5 déc. 1905. — Trib. de paix de Châtel-sur-Moselle, 2 mars 1906, rapportés dans G.-L. Sainctelette, op. cit., p. 32, 33, en notes.

des jugements rapportés, l'accident ne saurait être sérieusement contesté et le rapport de cause à effet entre l'accident et le dommage est généralement tout fait.

Mais il ne s'agit pas, bien entendu, d'une présomption de faute établie contre le chauffeur. Nous avons déjà dit que la présomption de faute est une absurdité, quand la preuve contraire est supprimée, dans le cas de la responsabilité des maîtres pour faits de leurs domestiques, par exemple, ou dans celui de l'article 1385 ; dire à quelqu'un : « Vous êtes condamné parce ce qu'il est fort possible, ou même probable, que vous ayez commis une faute », et lui interdire, d'autre part, de prouver, qu'en fait, il n'en a commis aucune, choque notre bon sens ; il nous paraît infiniment plus logique de parler de risque.

Il ne s'agit donc pas de présomption de faute, le conducteur de l'automobile ne pût-il se soustraire à la responsabilité qu'en prouvant la faute de la victime ou le cas de force majeure, car cette notion est tout à fait contraire à la réalité, et nous ne saurions, pour cette raison, l'accepter ; il s'agit d'une présomption de responsabilité contre laquelle, outre la faute de la victime et le cas de force majeure, on peut invoquer que la chose n'était pas sous sa garde ou sous celle de ses préposés (1) ; tel le cas où l'on a loué ou prêté sa voiture, comme nous en verrons plus loin encore des exemples.

---

(1) Cour cass. Ch. Req., 25 mars 1908.

Je sais bien que, parlant de l'analogie avec la loi de 1898, on a dit : « C'est au service du patron et pour le patron que l'ouvrier est blessé; c'est par ordre du patron qu'il a été mis en contact avec la machine, on conçoit alors que la loi mette à la charge du patron les accidents occasionnés au cours d'un travail qu'il a commandé et dont il doit bénéficier... Il n'existe aucun lien de droit entre le public et le propriétaire de la machine (automobile)...; le public personnifié, par exemple, dans le piéton, qui, pour les besoins du système du risque, est son expression la plus favorable, ne sert pas le propriétaire d'automobile; il n'occasionne à son patrimoine aucune plus-value » (1).

L'analogie, croyons-nous, n'a rien à faire en l'occasion et, de ce que l'ouvrier est lié au patron par un contrat, il ne s'ensuit pas que la responsabilité de celui-ci découle de ce contrat; le patron subit les risques des machines qu'il utilise et dont il tire profit; de même, le conducteur d'automobile subit les risques possibles de sa voiture sans qu'il soit nécessaire qu'un contrat existe entre lui et le piéton renversé.

Du reste, si nous admettons le risque, ce n'est pas d'un risque de propriété dont nous voulons parler. Si le fondement de la responsabilité n'est pas la faute, il n'en découle pas nécessairement que ce soit la qualité de propriétaire, et nous nous séparons par là du

---

(1) J. Aubin : Le journal *La Loi*, du 21 mai 1908.

projet de M. Colin, suivi par M. Wahl (1) ; mais, nous séparant de ces auteurs, nous échappons, croyons-nous, au reproche de M. Thaller (2) qui trouve le risque exorbitant ; en effet, nous ne disons pas que X... est responsable du dommage occasionné par une voiture automobile, parce qu'il est propriétaire de cette voiture, mais parce qu'il l'utilise pour son plaisir ou son profit ; qu'un autre que lui l'utilise, ce sera cet autre qui sera déclaré responsable, à moins que la faute du propriétaire soit prouvée (rien que de logique et d'équitable en cela), ou que le conducteur soit une des personnes désignées aux paragraphes 2 et suivants de l'article 1384, et dont il doit répondre.

Ainsi, l'accident est-il arrivé par le fait d'un tiers, d'un charretier ivre, par exemple, qui, conduisant mal ses chevaux, les jette, contre toute prévision, au devant de l'automobile ; dans ce cas, M. Aubin (Cf. article de *la Loi* précité) conclut que le propriétaire de l'automobile restera tenu de tout le dommage causé. Nous ne trouvons, nullement, pour notre compte, que ce soit là une conséquence de la théorie du risque. L'accident n'a pas été causé par l'automobile et il n'y a aucune raison pour en faire supporter les conséquences au propriétaire de cette dernière ; la compagnie de chemin de fer répond-elle du préjudice subi à la suite d'un assassinat commis dans

---

(1) *Revue trim. de dr. civ.*, 1908, p. 28.
(2) *Bulletin de la Soc. d'Et. lég.*, 1907.

une de ses voitures par un tiers ! le bon sens s'oppose à de semblables déductions qui, du reste, ne sont nullement celles qu'entraîne l'admission de la théorie du risque.

Ce sont pourtant les résultats auxquels on arriverait en acceptant le projet de M. Colin : le propriétaire subirait un risque de propriété et devrait payer alors même que l'accident aurait pour auteur un tiers, quitte au propriétaire à se retourner ensuite contre ce tiers. Nous évitons ce résultat inadmissible en faisant du risque un risque de jouissance, si l'on peut parler ainsi, mais non un risque de propriété.

Voici un exemple qui cadre admirablement avec notre théorie du risque et de l'appréciation des faits et circonstances : Un automobiliste, en présence d'un encombrement, accélère sa vitesse pour passer avant un autre automobiliste arrivant en sens contraire ; ce dernier, pour éviter la rencontre, se porte de côté et blesse un individu traînant une voiture à bras. Pour M. Colin la responsabilité de l'automobile ayant heurté le piéton est indiscutable, car il y a risque de propriété pour le propriétaire de l'automobile par la rencontre de laquelle le dommage est résulté, quitte pour lui à se retourner contre le tiers (conformément au droit commun), véritable auteur de l'accident. Ce n'est pas ce qu'a décidé le tribunal correctionnel de Dreux (1), estimant que la victime ne devait pas obte-

(1) 18 juin 1906. *Petites Annales du cycle et de l'auto.*, 1906, p. 208.

nir réparation de celui qui n'avait été que l'instrument matériel. — En somme il faut considérer la cause réelle de l'accident, non seulement le choc, mais le fait et les circonstances.

De même nous n'admettons pas que le propriétaire soit responsable, alors qu'il a loué sa voiture à un individu qui la conduit lui-même ou la fait conduire par son préposé, à moins qu'il ne soit prouvé que le loueur connaissait l'incapacité de son locataire, auquel cas l'accident serait alors imputable à ce loueur; mais, dans les conditions normales de louage, le propriétaire n'a pas à encourir de responsabilité, car toute industrie de ce genre serait impossible et pareille responsabilité n'a pas raison d'être.

De même encore, l'emprunteur muni de son brevet de capacité, connu comme prudent et étant à même de conduire une voiture automobile, ne peut faire encourir une responsabilité quelconque au propriétaire (1), qui n'a pas à subir un risque de propriété, qui, d'autre part, n'a pas joué de rôle dans l'accident et n'est pas non plus en faute. Ce sont des solutions logiques et équitables à la fois, toutes contraire à celles présentées par le projet de M. Colin qui, certes, ne tient pas compte des observations très judicieuses de M. Quérenet, repoussant cette loi prohibitive et draconienne qu'on voudrait faire passer, non en considération de l'utilité sociale et du plus grand

---

(1) Trib. comm. Seine, 10 octobre. *Petites Annales du cycle et de l'auto.*, 1906, p. 239.

avantage, de tous mais contre quelques-uns. « En peinture », dit très spirituellement M. Quérenet (1), porte parole de l'Auto-Club de France, « il y a deux écoles : l'école de ceux qui font le paysage en chambre; puis il y a l'école des amoureux de plein air. J'ai peur que votre loi soit une loi en chambre, au lieu d'être une loi de plein air. Or, en matière automobile, c'est du plein air qu'il nous faut. Il s'agit de la route et de la rue ».

Le propriétaire, quoique louant ou prêtant sa machine, peut néanmoins encourir une responsabilité.

En effet, louant ou prêtant sa machine, il peut l'avoir fait en en confiant la direction à son chauffeur, qui n'a pas d'ordre à recevoir de l'occupant (2). C'est une responsabilité du fait d'autrui, qui découle, soit de l'article 1382, lorsqu'apparaît le fait personnel du propriétaire, donnant des ordres à son domestique ou le surveillant, soit d'une simple idée de risque, conformément à l'article 1384, dans lequel nous nous refusons à voir, dans ce cas encore une présomption de faute ; car le chauffeur peut remplir toutes les conditions voulues, avoir toutes les qualités désirables pour un bon chauffeur, être prudent, armé d'un grand sang froid, il peut même avoir observé scrupuleusement les règlements et, pourtant, occasionner un accident dont son maître doive répondre; supposons, de

---

(1) *Bulletin de la Soc. d'Et. lég.*, année 1907.

(2) C. Paris, 3 juin 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 42.

plus, que ce maître soit complètement ignorant des règles qui s'imposent à tout conducteur de véhicule automobile (chose qui lui est parfaitement permise), pourra-t-on parler de faute *in eligendo*, de faute *in vigilando*, ou de présomption de faute ? Ici plus que partout ailleurs apparaît l'absurdité de cette notion trompeuse : le maître sera responsable de son chauffeur parce qu'il en tire profit et qu'il doit, en toute équité, subir les risques, bien plutôt que la victime, sans qu'il soit permis de dire que, derrière le fait du chauffeur, c'est le fait du maître qu'on atteint. On frappe celui qui profite d'une activité cause de dommage, et voilà tout ce qu'il y a dans l'article 1384 : le chauffeur, en effet, sera habituellement insolvable ou, du moins, ne pourra faire face aux demandes en dommages-intérêts formées par les victimes, si l'accident est sérieux et cause un grave préjudice ; quoi de plus simple alors pour le propriétaire que de prendre un chauffeur qui lui servirait d'écran et de semer sur son passage des victimes sans recours ; la responsabilité du fait d'autrui évite ces conséquences injustes.

N'est-ce pas, au fond, par suite de cette considération, de cette idée de risque que certains jugements condamnent aux dommages-intérêts le maître du chauffeur ? Tel le cas où un mécanicien, chargé de conduire quelqu'un de Paris à Rouen, était resté deux jours dans cette dernière ville et y avait causé un accident alors qu'il faisait, en automobile, une promenade d'agrément en compagnie de camarades. Le maître est condamné et le jugement prétend s'en tenir au principe qui le déclare responsable lorsque

le domestique est dans l'exercice de ses fonctions ; en effet: « Il fallait au moins deux jours au mécanicien pour revenir à Paris ; or l'accident s'est produit le deuxième jour après son arrivée à Rouen ; donc à ce moment là il devait être considéré comme dans l'exercice de ses fonctions ». (Cité dans Imbrecq, *op. cit.* page 109). En réalité on fait supporter au maître un risque très équitable : qui a le profit subit les risques, au nombre desquels les conséquences du dommage causé.

Il est donc des cas où la jurisprudence semble admettre la responsabilité du propriétaire en dehors de sa faute, de son fait personnel, en dehors même du fait de son préposé ou, du moins, alors que celui-ci n'est pas précisément dans l'exercice de ses fonctions, mais commet un abus de fonctions, lorsque, par exemple, au lieu de conduire l'automobile au garage, comme il lui a été prescrit, il s'en sert pour une promenade d'agrément ; les tiers victimes ont un recours contre le propriétaire. Est-il encore exact de parler ici d'un risque de jouissance ? (On pourrait, croyons-nous, parler encore de risque de jouissance, mais le mot jouissance ne s'appliquerait plus à la chose, automobile, mais au chauffeur : le maître en tire profit ou plaisir, il est juste qu'il en réponde.)

N'est-ce pas véritablement un risque de propriété qu'on fait supporter par interprétation du paragraphe 1er de l'article 1384, équitablement certes, car là encore, la victime n'ayant qu'un recours souvent illusoire contre le chauffeur, est, à bon droit, croyons-nous, prise en pitié et c'est le propriétaire qui paye ; ce sont là des interprétations « qui équivalent à de

véritables réformes pratiques » (1), « des violences humanitaires que la jurisprudence inflige à des dispositions formelles, pour faire évoluer la loi et l'infléchir vers les solutions qu'appellent le changement des mœurs et l'état social ». En réalité nous ne croyons pas aussi formelles ces dispositions de la loi et nous croyons plutôt qu'elles se prêtent à ces interprétations plutôt qu'elles ne s'y opposent, de sorte que nous sommes loin d'admettre qu'« on perd en légalité ce que l'on gagne en humanité (2) ». Le risque de propriété, exorbitant dans les cas plus haut présentés, où le propriétaire loue ou prête sa machine à un individu en connaissant la conduite, se comprend lorsqu'on fait subir ce risque au propriétaire en face d'un accident causé par son préposé commettant un abus de fonctions ; cette solution équitable peut parfaitement non seulement se justifier en équité, mais aussi s'appuyer sur le texte même de l'article 1384 ; dans le cas de louage, le maître n'a plus l'automobile sous sa garde, le locataire lui est complètement substitué, tandis que le risque reste attaché à sa personne tant que son chauffeur est à même de causer un accident.

Ce risque est, en effet, une présomption de responsabilité attachée à la personne même du propriétaire de l'automobile ; c'est ainsi qu'un cheval ayant été écrasé, le 5 septembre 1906, par une automobile qui

---

(1) Saleilles : *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, p. 2 en note.

(2) *La Réforme Sociale*, 1898, I., p. 652 ; discussion sur le travail de M. Saleilles sur le risque professionnel.

avait continué sa route sans s'arrêter, mais dont le numéro avait pu être pris, le propriétaire de l'automobile à laquelle ce numéro était attribué fut déclaré responsable, n'ayant pu établir ni qu'il eût fait à la Préfecture une déclaration à fin de démarquage, ni que la plaque ne fût plus en sa possession ni en celle de ses préposés, ni qu'à ce momont il se trouvait muni de sa plaque dans un autre lieu (1). C'est bien là un risque de propriété dont l'attribution n'a rien que d'équitable, du reste, et que permet une sage interprétation de l'article 1384 : il y a un risque à faire supporter, n'est-il pas juste que ce soit le propriétaire de la voiture ayant occasionné l'accident qui le supporte plutôt que la victime ?

Ce risque que nous venons d'envisager n'est pas particulier à ceux qui « font de l'automobile », c'est un risque général que subit quiconque utilise une chose; il n'y a donc pas lieu de se récrier là contre, et, puisque cette explication permet de répartir équitablement les conséquences du dommage, il est tout à fait inutile de parler de loi nouvelle s'appliquant contre quelques-uns seulement, alors que nous avons un texte qui, sagement interprété, aboutit à des résultats tout aussi équitables et légaux et qui a de plus l'avantage de ne pas avoir été dirigé contre quelques-uns.

Il s'agit donc de l'appliquer et nous ne voyons aucun obstacle à ce que cette application soit faite,

---

(1) Trib. civ. de la Seine, 7e ch., X., contre A. Pérouse, 1907.

qu'il s'agisse d'accidents occasionnés dans les agglomérations comme en rase campagne, dans une course comme ailleurs, en pesant toujours la part d'activité de chacun, car, de ce que celui qui utilise une voiture automobile est présumé responsable, il ne s'ensuit pas que la victime n'ait pas contribué à causer l'accident et dans ce cas la responsabilité doit évidemment être partagée.

Mais de ce que chacun subit les risques des choses qu'il utilise, et l'automobiliste, entre autres, les risque fait courir sa voiture, nous ne voyons pas qu'il en découle nécessairement, comme le prétend M. Saleilles (1), que l'indemnité doive être forfaitaire et nous répugnons à voir le juge distribuant automatiquement les dommages sur une base qu'il resterait, du reste, à établir; puisqu'il est bien entendu qu'appréciant humainement des actions humaines il doit tenir compte des circonstances et de la part d'activité de chacun pour établir les responsabilités, la même appréciation ne peut-elle pas lui servir de base pour attribuer aussi équitablement les réparations jugées nécessaires?

Que la victime base sa demande en dommages-intérêts sur l'article 1384 ou sur l'article 1382, l'auteur de l'accident pourra donc toujours échapper à une condamnation ou du moins en voir diminuer le montant, suivant le cas, en faisant valoir la partici-

---

(1) *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, p. 79 et s.

pation de cette victime ; il pourra prouver sa faute, son imprudence, son simple fait et prouver aussi le cas de force majeure, très rare en réalité, car nous n'oublions pas que, par là, il faut entendre les forces extérieures contre lesquelles les humains sont impuissants à lutter et qu'ils ne peuvent prévoir non plus ; or ne sont pas des cas de force majeure les simples cas fortuits dans lesquels, en réalité, l'accident a bien été causé par la voiture automobile, par exemple les cas de dérapage, mais nous ne partageons pas l'avis de M. G.-L. Sainctelette (1) affirmant que cet accident provient de la « vitesse de la voiture et de la direction qu'on lui imprime » et parlant des mesures nécessaires à prendre pour l'éviter; la jurisprudence, fidèle aux vieux principes et cherchant toujours la faute, la trouve dans l'infraction à l'article 14 du décret de 1899, prescrivant à l'automobiliste de ralentir sa marche de manière à être toujours maître de sa machine. En réalité on fait subir à l'automobiliste le risque de sa chose, conformément à l'article 1384 et les fautes qu'on relève contre lui sont de pure forme et ne servent qu'à prouver les incohérences commises par l'application forcée d'un texte insuffisant.

Il va sans dire qu'en matière d'accidents d'automobiles le préjudice moral s'apprécie aussi et peut servir de base, même unique, à l'attribution de dom-

---

(1) G.-L. Sainctelette *op. cit.*, p. 34 et suiv. et les jugements, cités. — Trib. corr. Seine 16 fév. 1907. — Trib. civ. Seine 4e ch. 1er mars 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 44.

mages-intérêts ; n'est-ce pas là encore un exemple du large pouvoir d'appréciation laissé au juge et faudrait-il, sous prétexte d'arbitraire, abandonner la réparation de pareil dommage ?

« Considérant, dit un arrêt de la cour de Paris (1), que si les réparations pécuniaires sont impuissantes pour combler le vide de la mort, elles allègent, du moins, dans une certaine mesure, la part de troubles, de privations, de dépenses, de soucis de toute sorte et de souffrances que la mort apporte dans une famille ; que la cour possède les éléments d'appréciation nécessaires pour fixer, par les causes diverses de préjudice et de dommage ci-dessus visées, l'indemnité totale due par G... à B... à la somme de 10.000 fr. » Et pourtant le défendeur avait fait valoir que la mort de B..., mise en avant pour la demande de dommages-intérêts, loin d'avoir causé aux demandeurs un préjudice matériel, les avait mis en possession d'une succession importante « sur laquelle ils n'avaient pas le droit de compter d'après les lois de la nature... »

C'est donc que le préjudice moral laissé, quant à son existence et à son étendue, à l'appréciation des juges, suffit à lui seul pour l'obtention de dommages-intérêts.

La même idée est mise en lumière dans divers jugements auxquels nous nous contentons de ren-

---

(1) Cour d'appel de Paris, 5e ch., 2 mai 1900, rapporté dans Imbrecq, op. cit. p. 34, note.

voyer (1); dans le dernier de ces jugements il est également constaté que la femme, dont la mort est le motif de l'action intentée par le mari, était incapable de travailler ; nous pourrions citer nombre de décisions dans ce sens (2), mais la jurisprudence est, du reste, unanime ; nous ferons simplement remarquer que ce dommage moral entraîne la responsabilité du maître, lorsque l'accident est causé par son chauffeur commettant un abus de fonctions ; c'est le cas sur lequel s'est décidé le Tribunal civil de Lyon (3) condamnant M. R. à payer à Mme veuve P. la somme de 10.000 francs et 3,000 francs à chacun des cinq enfants de cette dernière, pour réparation du préjudice moral à eux causé par la mort de leur mari et père, occasionnée par l'imprudence de C. chauffeur de R. ; le préjudice matériel n'avait pas été affirmé et la base unique de la condamnation était le préjudice moral.

Pour tout préjudice, moral tout aussi bien que matériel, nous envisageons la faute comme n'étant qu'une commodité, et sa preuve comme permettant à la victime l'obtention de dommages-intérêts, lorsque cette faute est bien la cause de l'accident ; la participation active de la victime peut diminuer la part de responsabilité de l'automobiliste, ou même la faire

---

(1) Bordeaux, 26 juin 1905, précité et 26 juillet 1905.

(2) Cf. C. Grenoble, Ch. corr., 18 nov. 1905, précité. Trib. civil Toulouse (3e ch.), 17 janv. 1906. *Gaz des Trib. du Midi*, 1er février 1906.

(3) Trib. civ. Lyon 16 nov. 1907.

disparaître, suivant l'appréciation des faits, car chacun subit le risque de son activité, ou de celle des personnes dont il tire profit ; chacun subit également le risque des choses qu'il utilise et, lorsqu'un rapport de cause à effet est établi entre la rencontre d'une automobile et un accident, le chauffeur est présumé responsable ; à lui de faire ressortir l'activité de la victime dans ce conflit de risques, car la présomption de responsabilité est supportée par le propriétaire de la chose ou celui qui l'utilise, sacrifiés à la victime ; et cela nous semble pure justice.

La jurisprudence qui, n'admet pas facilement cette présomption de reponsabilité contre ceux qui se servent de choses susceptibles de causer un dommage, est bien obligée d'admettre qu'elle est du moins établie par l'article 1385 du Code civil, ainsi conçu : « Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé ». Mais elle voit encore là une présomption de faute ; nous n'insisterons pas sur l'inconséquence de cette présomption, que nous avons déjà signalée, nous voulons seulement dire que pour nous il s'agit toujours de présomption de responsabilité, de risque ; pour les choses inanimées nous avons admis ce risque alors même que le propriétaire avait un certain empire, une certaine direction sur elles; la victime peut se réclamer de l'application de l'article 1384 qui lui est plus favorable, précisément pour éviter les difficultés qu'elle aurait à prouver le fait personnel ; de

même ici nous admettons cette idée de risque, non seulement quand l'animal est égaré ou échappé, mais encore lorsqu'il est sous la maîtrise du gardien, lorsque le cheval est attelé par exemple, toujours pour la même raison, à savoir que la victime est préférable et que s'il y a un risque à supporter c'est plutôt au propriétaire de la chose inanimée ou animée à le supporter, quitte pour lui à se retourner et à prouver le fait de sa victime.

Mais alors nous retrouvons un conflit de risques bien plus grave : le conducteur d'automobile est présumé responsable, le propriétaire de l'animal, attelé ou non, est également présumé responsable ; le conflit serait-il insoluble ? Assurément non et là encore nous retrouvons l'appréciation des faits comme dans le cas de l'article 1382 ; c'est alors qu'il sera utile de faire apparaître le fait des conducteurs ou gardiens, et le juge aura à peser la part d'activité de chacun, mais nous n'admettons pas que sous prétexte de présomption... de faute établie contre le propriétaire d'un animal, le chauffeur contre lequel aucune faute n'est relevée soit déclaré irresponsable, car lui aussi est *présumé responsable* ; si aucune faute non plus n'est relevée contre le propriétaire de l'animal le chauffeur peut tout aussi bien être condamné que ce dernier : on en revient donc à une question de faits équitablement appréciés (1).

Si l'article 1385 établit une présomption contre le

---

(1) Cass. req., 11 mai 1908. — Sir., 1908, 1, 216.

propriétaire d'un animal, fût-il égaré ou échappé, l'article 1384 établit la même présomption contre tout propriétaire (ou usager) d'une chose en général. A ce propos, M. Imbrecq, partisan de l'opinion traditionnelle, ne voyant, dans l'article 1384, qu'une simple annonce de l'article 1385 dit (dans un chapitre consacré aux accidents provenant de la rencontre avec un chien) (1) : « Le principal intérêt de cette distinction se manifeste surtout lorsque l'accident s'est passé en l'absence de tous témoins. Je suppose que vous avez été blessé en pleine campagne, alors que personne ne vous voyait. S'il vous fallait prouver la faute du propriétaire du chien, comment vous y prendriez-vous ? Vous n'auriez aucun moyen de preuve, et ce propriétaire pourrait soutenir que c'est vous qui avez eu tort, qui avez été trop vite, qui vous êtes jeté exprès sur l'animal, que vous vous êtes amusé à le guillotiner ! Il soutiendrait, en tout cas, que lui, n'a commis aucune faute, et comment prouveriez-vous le contraire ? Tandis que, grâce à l'article 1385, vous n'avez pas à prouver cette faute ; le seul fait que c'est le chien qui a été cause de l'accident, entraîne la responsabilité du propriétaire ; il n'appartient qu'à lui d'établir que vous seul avez été coupable, et il ne pourra pas le prouver, n'ayant pas de témoins. Vous voyez que vous avez l'avantage sur lui ».

L'idée est très juste, lorsque l'accident survenu par le fait du chien est causé à un piéton ; il nous

---

(1) Imbrecq, *op. cit.*, p. 69.

semble très équitable que la victime ait le beau rôle et que le propriétaire du chien (de tout animal du reste) soit présumé responsable ; mais l'article 1384 s'applique aux automobiles (et à leurs chauffeurs, ou propriétaires, tout aussi bien qu'aux propriétaires ou gardiens de toutes autres choses) et le raisonnement de M. Imbrecq, qui n'admet pas la présomption générale de l'article 1384, se trouve d'une force incontestable pour notre thèse, si nous l'appliquons à la rencontre d'une automobile et d'un piéton : le principal intérêt, dirons-nous aussi, du rejet de la théorie de la faute et de la présomption (de responsabilité) de l'article 1384, se manifeste surtout lorsque l'accident s'est passé en l'absence de tous témoins. Je suppose que vous (piéton) avez été blessé en pleine campagne, alors que personne ne vous voyait. S'il vous fallait prouver la faute du propriétaire de l'automobile, comment vous y prendriez-vous ? Vous n'auriez aucun moyen de preuve et ce propriétaire pourrait soutenir que c'est vous qui avez eu tort, qui vous êtes jeté exprès sous sa voiture, que vous vous êtes amusé à des tentatives de suicide ! Il soutiendrait, en tout cas, que lui n'a commis aucune faute, et comment prouveriez-vous le contraire ? Tandis que, grâce à l'article 1384, vous n'avez pas à prouver cette faute ; le seul fait que c'est l'automobile qui a occasionné l'accident, entraîne la responsabilité du propriétaire ; il n'appartient qu'à lui d'établir que vous seul avez été coupable, et il ne pourra pas le prouver, n'ayant pas de témoins. N'est-ce pas, en somme, toute justice ! Comment, le propriétaire d'un chien écrasé

serait présumé responsable de sa chose, et le propriétaire d'une voiture automobile écraserait à volonté, en rase campagne, tous les piétons qui s'offriraient à lui sans subir la même présomption de responsabilité ! Cette différence n'est-elle pas vraiment choquante et si M. Imbrecq peut se flatter de l'avantage fait à l'automobiliste en face du chien écrasé, nous ne pouvons que déplorer le résultat auquel il aboutit en refusant ce même avantage au vulgaire piéton renversé par un véhicule automobile ; le propriétaire de tout animal occasionnant un dommage est présumé responsable, soit, mais le propriétaire de toute chose, en général, causant également un dommage, subit, lui aussi, la même présomption de responsabilité ; nous sommes convaincus que c'est rétablir l'égalité complètement détruite par l'interprétation restrictive proposée par les partisans de l'étroite théorie de la faute. L'individu subissant un préjudice, par suite de sa rencontre avec une chose quelconque, n'a qu'à prouver le fait ; propriétaire d'un animal contre propriétaire d'une automobile, étant tous deux propriétaires d'une chose, supportent les conséquences d'une même présomption ; nous n'admettons pas que la présomption soit plus forte contre le propriétaire de l'animal que contre celui de l'automobile, bien que M. Imbrecq prétende que le meurtre d'un veau, d'un porc, d'un chien soit « péché mignon », péché bien excusable (1), et parle de la fréquence des accidents causés par les

(1) Imbrecq, *op. cit.*, p. 17.

chiens qui se « font écraser » (1). Cet auteur est par trop défenseur de la « gent automobile » et quand il parle des « chevaux qui se laissent effrayer par ces véhicules » il considère, croyons-nous, un peu trop le fait du cheval pour laisser dans l'ombre le véhicule, véritable cause, le plus souvent.

Quand la faute est prouvée et la relation de cause à effet avec l'accident, établie, la solution est toute indiquée ; par exemple, le voiturier doit se ranger à droite lorsqu'une automobile arrive en sens inverse, il doit doubler à gauche; faute d'avoir observé ces prescriptions, il sera déclaré responsable ; mais ce sont là des cas rentrant dans l'application de l'article 1382 et faisant supporter une responsabilité pour fait personnel. On pourrait, à cette occasion, citer l'article 14 du décret du 10 août 1852 prescrivant aux voituriers de se tenir à portée de leurs chevaux ; en ne l'observant pas, le voiturier commet une faute engageant sa responsabilité ou atténuant celle des automobilistes. (C. de Montpellier, 9 février 1899. — *Mon. Midi*, 12 mars 1899).

De même encore, dans les cas où l'accident est occasionné par la frayeur du cheval (2); en réalité on ne fait pas supporter au propriétaire les conséquences de l'application de l'article 1385, car s'il est présumé responsable, l'automobiliste est dans le même cas ; mais la jurisprudence estime que les che-

---

(1) Imbrecq, *op. cit.*, p. 61.

(2) Trib. civ. Seine (7e ch.), 3 février 1906, *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, décembre 1906, p. 274.

vaux doivent être habitués au bruit et à la circulation des automobiles, à Paris surtout (1) ; au fond, en présence de deux présomptions de responsabilité, et s'il n'y a de faute ni d'un côté ni de l'autre, on cherche le fait de chacun : le propriétaire du cheval aura attelé ou fait sortir un cheval jeune et fougueux (2) ; d'autre part, l'automobiliste a pu faire produire à sa machine un bruit anormal, dégager de la fumée, autant de causes de l'accident auxquelles on rattachera la responsabilité ; enfin, si le cheval a subitement pris peur, on peut considérer qu'il y a force majeure (3), car rien ne le faisait prévoir ; il y a vice chez l'animal, donc fait de sa part plutôt que de la part de l'automobiliste ; si, au contraire, le chauffeur a pu voir ces manifestations de crainte et d'effroi, et s'il ne s'arrête pas néanmoins, l'accident étant probable et pouvant être évité, c'est bien le fait du chauffeur qui en est la véritable cause (4) ; d'autre part, il

---

(1) Trib. civ. Seine (6e Ch.), 7 janvier 1907. *Lois et Sports*, 1907, p. 49. — Trib. civ. Seine (7e Ch.), 11 février 1902. *Gaz. Trib.*, 9 août 1902. — C. Paris (5e ch.), 14 déc. 1906, *Lois et Sports*, 1907, p. 5.

(2) Trib. Bourg, 12 fév. 1904. *La Loi*, 23 février 1904. — S'il y a le fait du cheval, tombant sous l'application de l'article 1385, on peut considérer également l'approche de l'automobile causant la frayeur du cheval : mêmes présomptions donc de part et d'autre ; aussi le jugement s'attachera-t-il à ce que le cheval était « jeune et fougueux » à ce que son propriétaire « avait invité » le chauffeur à continuer son chemin.

(3) C. de Grenoble, 14 décembre 1905. *La Loi* 6 mai 1905.

(4) C. de Montpellier, 9 février 1899. — Trib. corr. de

y a fait du propriétaire du cheval qui, sachant que son animal a peur des automobiles, ne descend pas pour le tenir par la bride, lorsqu'il aperçoit un véhicule de ce genre (1).

Bref, toujours appréciation de fait en présence de ces deux présomptions de responsabilité, lorsque la faute n'apparaît pas pour trancher le conflit.

Nous devons ajouter qu'il n'y a, à notre avis, aucune raison plausible à donner à la différence que la jurisprudence établit entre les obligations du chauffeur en présence de chiens d'une part, en présence de chevaux, de troupeaux, d'autre part.

Nous n'admettons pas davantage que l'automobiliste ait droit à tous dommages et intérêts en vertu de l'article 1385, car contre lui il y a le texte tout aussi formel de l'article 1384; il s'agit donc de préciser *les faits*, d'établir la faute, si possible. Nous estimons que le fait, pour l'automobiliste, de suivre sa droite, de marcher à une allure modérée, autrement dit d'être exempt de faute ne dégage pas du tout sa responsabilité; bien plus, puisque la jurisprudence érige en faute le fait de violer l'article 14 du décret de 1899, prescrivant aux automobilistes de ralentir et même de s'arrêter en face d'un obstacle, nous ne voyons pas pourquoi l'automobiliste qui n'aurait pas suivi ces prescriptions ne serait pas en

---

Cosne, 28 oct. 1903. *Petites Annales du Cycle et de l'Aut.*, mars 1904.

(1) Trib. civ. Nancy, 1re ch., 21 déc. 1898, cité dans Imbrecq, *op. cit.*, p. 78.

faute si l'obstacle était un chien, et nous ne sommes pas de l'avis de M. G.-L. Sainctelette soutenant l'opinion contraire (1) ; car le fait d'écraser un chien, alors qu'on eût pu l'éviter, est tout aussi fautif que celui d'écraser un piéton, croyons-nous ; de même, le devoir du chauffeur est de s'arrêter en face d'un troupeau (2) (obstacle assurément, « passage dangereux », pour s'en tenir aux termes des prescriptions du décret), tout aussi bien qu'en présence d'un piéton. De même, encore, nous ne voyons pas pourquoi le chauffeur ne serait pas tenu de corner à la vue d'un chien (3), pour permettre à son maître de le rappeler ; puisque la faute est la violation d'un texte de loi ou de règlement, recherchons la, quel que soit le dommage, si c'est bien elle qui en a été la cause ; sinon le juge devra s'en tenir aux faits équitablement appréciés.

Puisqu'il y a des cas où la faute n'apparaît pas, où la réparation est pourtant équitable, il est de toute nécessité de faire reposer cette réparation sur le simple fait, comme le permet une interprétation de la loi dégagée de tous les préjugés traditionnels ; l'idée de risque permet de faire supporter le dommage causé par une chose à qui utilise cette chose, sans chercher des applications de textes inapplicables comme celui

---

(1) G.-L. Sainctelette, *op. cit.*, p. 103 et suiv., nos 95-96.

(2) Trib. civ. Lisieux, 19 oct. 1905. *Lois et Sports* 1906, p. 167.

(3) Trib. civ. Lyon, 4 juillet 1903, précité. La jurisprudence est pourtant presque unanimement contraire.

de l'article 1385 qu'on a essayé de faire servir à l'occasion (1). En appliquant purement et simplement l'article 1384, tel qu'il est rédigé, point n'est besoin de ces détours illégaux, pour la réparation des dommages véritablement causés par les automobilistes.

La notion du risque s'impose en équité, elle se justifie par sa nécessité, elle a, de plus, nous avons essayé de le montrer, un fondement légal et tout le chapitre relatif aux délits et quasi-délits permet son application s'il ne l'établit pas formellement : n'est-ce point assez ?

Si ses conséquences peuvent parfois être dures pour qui doit les supporter, le système des assurances est tout indiqué pour l'alléger, mais il serait injustifiable de les faire supporter à la victime.

---

(1) Cass. req., 12 juin 1899. — Sir., 1899, 1, 497 et la note.

CHAPITRE IV

Améliorations possibles

De ce que les automobiles et leur circulation ne sont pas plus dangereuses que les autres modes de locomotion, de ce que le droit commun leur est parfaitement applicable et permet une équitable réparation des dommages causés, s'ensuit-il qu'il n'y ait pas d'améliorations possibles ?

Nous ne le prétendons pas, mais nous voulons plutôt parler du côté pénal, du fameux délit de fuite, puis de certaines réglementations de détail nécessitées par la spécialité du mode de locomotion (ce qui ne l'empêche pas d'être normal).

Nous nous bornerons à de rapides indications, ces questions n'ayant qu'indirectement trait à la responsabilité civile à laquelle nous avons consacré les développements qui précèdent.

Les règlements existent, quelques-uns relatifs à la police du roulage, déjà bien anciens ; une refonte

générale ne serait pas inutile, croyons-nous; mais, de plus, ils existent sans être appliqués et les multiplier ne serait pas un grand avantage si la surveillance de leur application n'était pas faite d'une façon plus active.

Qu'on érige la fuite en délit, mais que ce délit soit délit pour tous, comme il en est question dans la proposition déposée à la Chambre par M. Chastenet, le 2 juillet 1906 ; après de nombreuses modifications, elle se trouve ainsi conçue : « Tout conducteur d'un « véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule « vient de causer ou d'occasionner un accident, ne « se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à « la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir « encourue, sera puni de deux jours à deux mois de « prison et d'une amende de 16 francs à 500 francs, « sans préjudice des peines contre les crimes ou dé- « lits qui seraient joints à celui-ci.

« Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'ap- « plication des articles 319 et 320 du Code pénal, « les pénalités encourues aux termes de ces articles « seraient portées au double.

« Les dispositions de l'article 463 du Code pénal « sont applicables au délit prévu par la présente loi ». (1)

---

(1) Une loi du 17 juillet 1908, frappant les cochers et chauffeurs qui prennent la fuite après avoir provoqué un accident, vient de donner satisfaction aux réclamations faites contre les automobilistes ; la onzième chambre du Tribunal de la Seine a, du reste, déjà eu à l'appliquer dans les premiers jours de septembre, contre un cocher auquel la fuite, après

Le vélocipédiste est évidemment compris dans le terme de « conducteur de véhicule » ; nous ne voyons pas pourquoi le cavalier ne serait pas mentionné.

Cette sévérité pour tous n'aurait alors rien d'exorbitant et serait, croyons-nous, bien mieux de nature à arrêter les auteurs d'accidents, à rendre prudent aussi tout conducteur de véhicule, même automobile, qu'une loi d'exception frappant injustement ces derniers et faisant subir aux innocents les conséquences des crimes des coupables.

S'il est infâme, comme on l'a dit, de fuir quand on a causé un accident, cette note d'infamie est tout aussi bien applicable au voiturier qu'à l'automobiliste et, nous l'avons vu, la solidarité poussée à l'excès, comme elle l'est dans le projet de M. Colin, est inadmissible ; en érigeant la fuite en délit, tous ceux par qui les piétons se voient devancés, au risque de subir un dommage, seront menacés justement et sans exception ; la sévérité de la peine leur donnera à réfléchir assurément et personne ne paiera pour le voisin.

C'est donc d'un code de roulage rédigé en tenant compte des besoins nouveaux, des usages nouveaux, c'est de règlements généraux ou de lois générales de ce genre qu'on doit attendre les meilleurs résultats au point de vue de la sécurité de la circulation.

Tel n'est pas le cas du projet de loi de M. Bar-

---

une blessure volontaire, a valu deux mois et demi de prison et 16 francs d'amende.

thou (1), auquel nous n'avons pas, du reste, l'intention de nous arrêter. Il nous suffira de dire qu'il rend le patron responsable correctionnellement des délits commis par son chauffeur. Il autorise le retrait du permis de conduire, alors même qu'aucune condamnation n'est prononcée ; remarquons, de plus, que le riche propriétaire qu'on veut atteindre s'esquivera facilement : conduit-il lui-même ? un chauffeur sera vite trouvé ; fait-il conduire par son préposé ? ce sera ce petit, cet humble (ceux qu'on veut protéger) qui sera atteint et remplacé par un autre moins habile peut-être, moins familiarisé avec le véhicule à coup sûr; plus sujet, par conséquent, à causer des accidents. Enfin le projet auquel nous faisons allusion relève contre les automobilistes seuls un texte resté lettre morte, l'article 15 de la loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage, énumérant les personnes chargées de constater les contraventions et délits prévus par cette loi ; ce ne sera plus aux préfets, conformément à l'article 32 du décret du 10 mars 1899, mais aux juges, aux juges de paix en particulier, qu'il appartiendra de retirer le permis de conduire, même en cas de non condamnation et sans recours. Notons,

---

(1) Ce projet de loi, concernant les contraventions aux règlements sur la circulation automobile, a été élaboré par MM. Clémenceau, président du Conseil des ministres, ministre de l'Intérieur ; Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et Télégraphes ; Briand, garde des Sceaux, ministre de la Justice et des Cultes, dans les premiers mois de 1908.

en passant, que l'article 32 du décret de 1899 est déjà une mesure injuste, car, les mêmes contraventions étant prévues par les mêmes textes de loi, il convient qu'elles soient réprimées de la même façon ; en quoi l'automobiliste contrevient-il plus au règlement qu'un simple charretier, en négligeant d'avoir, la nuit, une lanterne allumée ou de tenir sa droite ?

Le projet que nous signalons prévoit une mesure encore exceptionnelle et vexatoire ; il s'agit de la création d'un « casier automobile », relatant les condamnations encourues par les chauffeurs et facilitant les recherches pour le retrait du permis de conduire : c'est une note d'infamie toute spéciale aux automobilistes ; en y ajoutant leur signalement anthropométrique (oubli sans doute de la part des autophobes) on clôturerait au mieux cette série de mesures exceptionnelles et vexatoires, absolument injustes et hors de propos.

A côté de la réglementation uniforme que nous réclamons, tant au point de vue général de la police du roulage que de la répression sévère du délit de fuite, il est certaines améliorations, nécessairement spéciales, qui pourraient être édictées pour la plus grande sécurité de tous et sans esprit vexatoire.

Nous citerons, par exemple, l'obligation d'être muni d'un appareil ne permettant pas de dépasser telle vitesse et dont il devrait être fait usage pour la traversée des agglomérations, villes ou villages ; l'obligation de faire apparaître, la nuit, en caractères lumineux, le numéro de la série placé à l'arrière du

véhicule (1); l'établissement de postes d'observation, facilitant l'établissement de l'identité des automobiles et de leurs conducteurs et rendant ainsi moins réalisables les cas de délits de fuite.

De plus les difficultés trop souvent éprouvées, par les victimes d'accidents d'automobiles, à poursuivre les propriétaires dont les voitures ont causé les accidents, sont infiniment regrettables; l'action en dommages-intérêts doit être, comme toute action personnelle, portée devant le Tribunal du domicile du défendeur; il est ainsi facile de prévoir ce qui peut arriver; si le propriétaire, et c'est souvent le cas, habite dans une région fort éloignée de l'endroit où s'est produit l'accident, la victime hésitera à poursuivre, elle reculera devant les frais et les déplacements nécessaires.

M. Besnard, député d'Indre-et-Loire, a déposé à la Chambre, en février 1908, une proposition de loi relative à la compétence des tribunaux en matière d'accidents d'automobiles et destinée à remédier à ces inconvénients; M. Besnard propose de donner compétence au tribunal du lieu où s'est produit le délit (rien de vexatoire dans cette mesure, vu l'extrême mobilité de la cause de l'accident); l'article 59 du code de procédure civile serait complété et modifié ainsi qu'il suit : « Toute action résultant de la res-

---

(1) Cette obligation a, du reste, été imposée par un arrêté du 12 mars 1908, modifiant l'arrêté du 11 septembre 1901. Il doit entrer en vigueur à partir du 1er janvier 1909 (*J. Off.*, 13 mars 1908, p. 1823).

ponsabilité civile d'un conducteur ou d'un propriétaire d'automobile, à raison d'un accident causé par le véhicule qu'il conduit ou qui lui appartient, sera portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident ».

Sans parler de routes spéciales pour automobilistes, de routes idéales non plus, chimériques, telles celles projetées à New-York, routes aériennes avec trottoir pour piétons (?), il ne serait pas sans intérêt pour la sécurité des piétons d'interdire les courses, les folles allures sur les chemins de tout le monde et de réclamer la création d'autodromes pour les grandes vitesses, qui ne sont plus de l'usage normal de la route.

Les pneus, du reste, aux allures vertigineuses que nous proposerions d'interdire, dégraderaient particulièrement les routes et agiraient, a-t-on dit, à la surface de la chaussée, comme des ventouses, produisant un effet de succion qui aspire la poussière et le gravier et met à nu la mosaïque des empierrements et les joints de pavages.

Le Gouvernement français a pris l'initiative de convoquer un « Congrès de la route » qui se tiendra au mois d'octobre 1908. Améliorera-t-on les routes actuelles pour la plus grande joie des automobilistes, préservera-t-on de la sorte les piétons contre la poussière, le plus grand désagrément de la rencontre de ces véticules? Ce serait, certes, un grand pas et mettre, je pense, d'accord, sur un point au moins, l'automobilisme et ses adversaires.

Il serait question en Allemagne d'une route pour automobiles, spécialement affectée aux courses, et les voitures de tourisme ne l'emprunteraient qu'en payant un droit ; le gouvernement allemand affecterait à sa construction une somme de 5 millions ; d'autre part le Kaiserlicher Automobil-Club votera 50.000 marks ; la Chambre syndicale et la ville de Hambourg chacune 25.000 marks, soit au total 5.125.000 francs. L'autodrome serait constitué par deux larges voies parallèles séparées par une cinquantaine de mètres et terminées par deux virages.

Qui se récrierait contre semblables mesures et oserait crier à l'injustice ; tous, automobilistes et piétons, n'ont-ils pas à y gagner tant au point de vue du bien-être qu'à celui de la sécurité ; ne sont-ce pas mesures raisonnables, justes et non vexatoires, de nature à diminuer le nombre des accidents et à les rendre de moins en moins anonymes. Quoi de plus désirable puisque la circulation des automobiles n'est pas un danger plus grand que celle des autres véhicules et que le droit commun, tel que nous avons cru pouvoir et devoir l'interpréter, suffit à réparer les dommages résultant de cette circulation !

Nous pourrions encore signaler comme possible de réglementation l'âge à partir duquel on peut conduire une automobile, imitant en cela le décret royal du 28 juillet 1901, publié le 16 septembre de la même année, réglant la circulation automobile en Italie et décidant qu'il faut avoir au moins 18 ans pour obtenir le permis de conduire.

Mais ce ne sont là que réglementations de détail n'empêchant nullement l'application du droit commun à la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, dont il suffit d'avoir essayé de démontrer la possibilité légale et équitable.

CHAPITRE V

Simple aperçu de législation comparée

Les partisans d'une loi nouvelle prétendraient justifier leurs réclamations en faisant appel à la justice universelle, aux lois ou règlements existant à l'étranger, ainsi qu'aux projets de loi.

Il importe, tout d'abord, de faire remarquer que, tous nos voisins eussent-ils leur loi spéciale en matière d'accidents d'automobiles, cela ne nous entraînerait nullement dans le même sens, car, avant tout, il faudrait apprécier, en connaissance de cause, la nécessité de cette loi dans chaque pays étranger ; si ces diverses législations ne possèdent pas de textes suffisamment souples et adaptables à la situation, de façon à pouvoir réparer équitablement les dommages qui s'ensuivent, il peut y avoir lieu d'y remédier ; nous pensons avoir montré que ce n'est pas le cas en France.

Les lois spéciales et les projets de lois spéciales ne

prouvent donc rien, croyons-nous, si ce n'est qu'il existe des législations incapables de faire face, avec leurs textes actuels, aux besoins nouveaux, mais il ne faut pas en conclure à la réprobation universelle vis-à-vis des automobilistes, pas plus qu'à la reconnaissance universellement admise d'un danger nouveau tout spécial et spécialement sérieux aussi, contre lequel il est de toute nécessité d'établir une loi spéciale.

N'ayant pas la prétention d'être à même de comparer au droit commun de chaque état la législation spéciale qu'il peut avoir ou réclamer, nous nous contenterons de quelques rapprochements avec le projet que nous avons étudié et la réparation que nous avons réclamée, en passant rapidement en revue quelques législations et quelques projets de lois ; nous présenterons les critiques que nous croirons autorisées et qui nous suggèreront aussi des réflexions utiles en faveur de l'interprétation que nous avons donnée de nos textes.

Signalons une loi danoise, du 30 mars 1906, établissant le système de renversement de la preuve contre les conducteurs d'automobiles ; remarquons que, bien que les règlements soient, en *Danemark*, très sévères pour les automobilistes, nous estimons que l'interprétation que nous avons proposée de l'article 1384 de notre Code civil donne plus amplement satisfaction aux victimes d'accidents que le système du renversement de la preuve ; en effet, ce système, avons-nous dit, pour être rationnel, avec l'idée de faute, doit admettre que le présumé responsable sera renvoyé indemne s'il réussit à prouver qu'il n'a

point commis de faute, ce qui est complètement injuste, comme nous l'avons également fait remarquer, car il se peut que l'automobiliste ne soit pas en faute et que l'équité exige pourtant réparation ; de plus, ce système, logiquement, ne fait pas supporter le cas fortuit à l'automobiliste, ce qui consacre une nouvelle injustice ; nous n'insistons donc pas. Si l'idée de faute est bannie, on en revient à celle de risque, c'est-à-dire à l'explication que nous avons fournie du paragraphe premier de notre article 1384.

Il existe un projet analogue du Conseil fédéral *Suisse* ; une loi a été promise à ce pays, consacrant le même principe de l'interversion de la preuve ; nous aurions donc les mêmes remarques à faire. Nous pourrions, toutefois, émettre le vœu que la police des routes soit aussi bien faite en France qu'en Suisse, où l'application de règlements sévères est scrupuleusement assurée, sans pourtant souhaiter une interdiction de nos routes semblable à celle qui est édictée dans ce pays voisin. Nous renvoyons, pour le sujet de la responsabilité aggravée, aux articles de M. Meili, professeur à Zurich, qui ont paru dans la *Revue des Etudes législatives* (1907, p. 603 : Le droit de l'automobile), et qui ont valu à leur auteur une réputation d'autophobe irréductible.

En *Angleterre*, il existe une loi du 14 août 1903 sur la circulation des automobiles (1), dont l'art. 1er est ainsi conçu :

---

(1) *Annuaire de législation étrangère de la Société de législation comparée*, 2e série, III, p. 18, 20.

« Toute personne qui conduit une automobile sur une route publique avec témérité et négligence ou à une vitesse et d'une manière qui soit dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances comprenant la nature, l'état et l'usage de la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait, ou pourrait se faire, à ce moment, sera coupable d'un délit en vertu de la présente loi ». Nous remarquerons que l'appréciation des faits est dominante pour la reconnaissance du délit, que tout est laissé au bon vouloir du juge et que rien ne le guide d'une façon précise, en matière pénale pourtant. Ce n'est donc pas trop nous être hasardés en réclamant la responsabilité du simple fait équitablement apprécié, comme il nous semble que l'autorise l'article 1382 de notre Code civil, en matière de responsabilité civile.

La réglementation de la vitesse est plus sévèrement établie en Angleterre qu'en France : une loi de 1896 fixe la vitesse maxima à 12 milles (19 kilomètres) à l'heure ; la loi de 1903 précitée règle encore des questions de détail relatives au brevet exigé du conducteur, au mode d'établissement de l'identité, aux pénalités : elle crée de nouveaux délits et fixe le maximum de vitesse à 20 milles à l'heure sur les routes publiques ; les juges peuvent retirer le permis de conduire ; l'arrêt est obligatoire en cas d'accident, quelle qu'en soit la cause, sinon des contraventions spéciales sont encourues (art. 6).

Enfin, une autre loi de 1903 s'exprime ainsi : « Tout motoriste est fondé à prévoir qu'il peut rencontrer des personnes à tout point de la voie

publique. Il doit, par conséquent, tenir un œil attentif sur ces personnes et exercer toujours un tel contrôle sur sa machine, qu'il soit toujours capable d'éviter de causer un préjudice à qui que ce soit, en restant toujours à même de ralentir ou même d'arrêter lorsque cela est nécessaire ». Il n'y a point, là, d'obligation légale précise dont la violation constituerait la faute à la recherche de laquelle nos juges se mettent toujours; il s'agit de simples règles de bon sens, de justice et d'équité et les juges anglais ont tout pouvoir pour la recherche des circonstances de fait, suffisantes pour établir la responsabilité désirable.

D'après la jurisprudence anglo-américaine, en effet: « Le dommage donne lieu à une condamnation lorsqu'il y a faute commise, mais il y a faute commise du moment qu'il y a dommage » (1); plus simplement: la faute n'est qu'un vain mot, un embarras.

L'arrêté royal du 4 août 1899, rendu conformément aux lois des 5,22 mars et 1er août 1899 règle la circulation automobile en *Belgique*; il fixe un maximum de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne, de 10 dans les agglomérations.

Il existe, de plus, en Belgique, une proposition de loi relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles, dont voici, du reste, le texte :

---

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

« Article 1er.— Tout accident causé à des person-
« nes ou à des choses par des véhicules automobiles,
« sera présumé être dû à la faute du conducteur.

« Néanmoins, la preuve de la force majeure ou de la
« faute de la victime sera autorisée.

« Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civi-
« lement responsable.

« Article 2.— Les indemnités dues du chef d'acci-
« dents prévus au paragraphe premier de l'article 1
« seront portées au double.

« Article 3.— Toute condamnation du chef d'un
« accident prévu à l'article 1, paragraphe premier,
« entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et
« de détenir un véhicule automobile pendant un délai
« d'une année. S'il survient une seconde condamna-
« tion, cette interdiction aura une durée de trois
« années, qui prendront cours le jour où la condamna-
« tion a été prononcée.

« Une troisième condamnation du même chef entraî-
« nera une interdiction permanente et définitive.

« Toute contravention à l'interdiction ci-dessus
« édictée sera punie d'une amende de 26 francs à
« 3000 francs, et d'un emprisonnement de 8 jours à
« deux ans, ou d'une de ces peines seulement. En cas de
« récidive, l'emprisonnement sera toujours prononcé.
« En cas de deuxième récidive, s'il y a eu mort
« d'homme ou blessures causées à la victime, la con-
« fiscation du véhicule sera toujours prononcée par
« les tribunaux.

« En ce qui concerne la détention des véhicules

« automobiles visée au présent article, les époux, père, « mère, enfants, descendants et domestiques de la « personne frappée de l'interdiction y mentionnée, « habitant avec elle, seront considérés comme per- « sonnes interposées.

« Article 4.— Tout accident dont l'auteur demeu- « rera inconnu sera à charge d'une caisse commune « d'assurances, qui sera alimentée : 1°) par des cotisa- « tions perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs « d'automobiles, dans la proportion de 5 o/o du mon- « tant des contributions ou taxes quelconques auquel- « les ils sont astreints ; 2°) par la moitié du double « dommage alloué en vertu de l'article 2 ci-dessus. »

« L'Etat aura la gestion de cette caisse et la charge « de régler, soit amiablement, soit judiciairement, le « montant des indemnités qui seront réclamées.

« Article 5.— Le Gouvernement est chargé de « prendre les mesures d'exécution qui seront néces- « saires. »

L'article premier édicte une présomption de faute en faveur de la victime ; nous avons déjà dit que pareille présomption est un contre-sens et que nous n'admettons pas que l'on puisse dire à quelqu'un : Je dis que vous êtes en faute et vous condamne de ce chef, en vous interdisant de prouver le contraire ; l'idée de risque permet d'arriver à des résultats tout aussi équitables et plus logiques : on fait supporter à quelqu'un le risque de sa chose, avec faculté de s'exo- nérer en raison directe de la part active prise par la victime de l'accident, mais sans faire supporter à

cette dernière les conséquences d'un fait, même fautif, véritablement causé par le véhicule automobile : bref, il s'agit d'apprécier sainement les faits. La proposition belge ne serait donc pas suffisamment favorable à la victime, à notre avis, si elle entend que toute faute de sa part lui ferait supporter toute la responsabilité ; l'expression de « faute » grave du projet de M. Colin serait donc plus satisfaisante.

Le même article premier de la proposition belge rend civilement responsable le propriétaire ou locataire du véhicule ; ce n'est que justice, mais nous estimons qu'elle eût dû ajouter l'occupant (lorsque ce n'est pas un préposé du propriétaire ou du locataire), un ami, par exemple, auquel on a prêté sa voiture, car, dans ce cas, il est de toute justice de lui faire supporter les conséquences de l'accident qu'il cause, lui ou la voiture qu'il utilise, plutôt qu'au propriétaire.

L'article 2 établit une responsabilité d'une sévérité injustifiable : l'automobiliste reconnu responsable paiera en effet deux fois. Or, nous prétendons que cette responsabilité exceptionnelle n'a aucune raison d'être et n'est qu'une mesure vexatoire et injuste ; la raison alléguée, à savoir que ce mode de locomotion n'est réservé qu'à la très large aisance, n'en est pas une ; du reste, nous prétendons que ce n'est pas là l'avenir de l'automobilisme ; la route est à tous et son usage normal comporte tout aussi bien la circulation régulière (nous exceptons les courses) des voitures automobiles que des véhicules hippomobiles ; de plus, ces engins nouveaux étant, nous l'avons mon-

tré, même moins dangereux que les autres modes de locomotion, il ne s'agit pas de déplorer les accidents qu'ils causent et de parler de danger exceptionnel, pour justifier cette obligation au double dommage. Cette séparation très nettement établie entre la responsabilité des automobilistes et celle de tous autres n'a rien qui la justifie ; la sévérité dont on fait ainsi preuve contre les premiers, est tout simplement inique, parce qu'elle est sans fondement.

On parle de but préventif, d'intérêt général ; on met en avant la difficulté de la preuve à fournir ; on s'en prend à l'accident anonyme qu'on veut empêcher.

Mais pourquoi ne parler que d'accidents d'automobiles ? Pourquoi prévenir les accidents que causent les chauffeurs et laisser de côté ceux que causent les charretiers ou les conducteurs de tramways, véhicules particulièrement dangereux ? Il ne faut donc pas parler d'intérêt général, mais de mesure spéciale injustifiable ; du reste, la difficulté de la preuve de la faute, pas plus que l'accident anonyme, ne sont des raisons qui militent uniquement contre l'accident d'automobile ; l'accident occasionné par tout autre véhicule, en rase campagne et sans témoins, laissera la victime désarmée, en présence de la preuve à fournir, avec le système de la faute (celui de la faute présumée y remédie dans une certaine mesure) et l'accident anonyme n'est pas le monopole des automobilistes.

Du reste la fuite érigée en délit et les pénalités dont avons parlé, sont, à notre avis, suffisantes, appli-

quées sans parti-pris, c'est-à-dire non exclusivement aux conducteurs d'automobiles ; c'est une question de police plus que de règlementation à l'excès, car les règlements les plus sévères n'avanceront à rien, si les moyens de les appliquer font défaut ou ne sont pas employés.

Nous devons reconnaître, toutefois, que, bien qu'injustifiable, principalement parce qu'elle est exceptionnelle et établie avec partialité, cette condamnation au double, permettant de constituer une caisse commune d'assurance en faveur des victimes d'accidents dont les auteurs demeurent inconnus, présente un sérieux avantage sur la constitution du fonds de garantie du projet de M. Colin. En effet, dans la proposition belge, on fait, sans doute, payer pour d'autres, pour ceux qui se sont enfui, mais ceux qui paient sont encore des coupables, et c'est à l'occasion de l'accident qu'ils ont eux-mêmes causé qu'on leur réclame un supplément de dommages-intérêts ; rien de semblable dans le projet de M. Colin : tous paieront, écraseurs ou non.

Le caractère exceptionnel et particulièrement sévère des mesures consacrées par la proposition belge se retrouve dans son article 3 : interdiction de conduire pendant un an ; interdiction de plein droit, au premier accident occasionné, chien ou poulet écrasé, par exemple ; n'est ce pas véritablement excessif ; au troisième accident de ce genre, on en arrive à une interdiction permanente et définitive.

Vous obstinez-vous à conduire quand même, ou à vous faire conduire en automobile malgré ces dom-

mages causés, parfois bien insignifiants, vous êtes passible d'une amende de 26 fr. à 3.000 fr. et d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans ou de l'une de ces deux peines ; récidivez-vous, c'est l'amende et la prison, nécessairement. Il est inutile d'insister, croyons-nous, sur la rigueur excessive de ces pénalités.

En *Allemagne*, nous avons à signaler un projet de résolution adopté par le Reichstag le 26 février 1904, invitant le gouvernement à déposer un projet de loi sur les accidents d'automobiles. M. de Bülow, chancelier de l'Empire, déposa un projet de loi le 1er mars 1906 ; l'article 1er déclarait « l'entrepreneur » tenu de réparer tout dommage causé par son automobile, sauf à lui à prouver la force majeure ou la faute de la victime (1). Par entrepreneur, il faut entendre toute personne pour le compte et aux risques de laquelle a lieu l'exploitation ou l'usage d'une automobile.

Le Reichstag a repris tout récemment la question des automobiles et la discussion n'a pas été sans provoquer certaines violences de langage de la part de ceux qui ne rencontrent que des abus du côté des automobilistes ; c'est ainsi que le prince Schonaich Carolath, réclamant le vote d'une loi qu'il juge nécessaire, s'est écrié : « Je demande de défendre les piétons de la société humaine contre les sauvageries des automobilistes ! »

---

(1) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1908, p. 175 et s.

La voie, dans laquelle la grande majorité du Reichstag désirerait voir s'engager la législature allemande, serait celle déclarant le propriétaire de l'automobile responsable des dommages causés par sa machine, avec possibilité de demander le remboursement des frais au conducteur de l'automobile. Le conducteur aurait à payer les amendes ou à subir les peines de prison prescrites par les ordonnances de police, dans le cas où il aurait agi d'une façon contraire aux règlements. Enfin, on ne permettra de conduire qu'à ceux qui auront subi un examen et à qui on aura délivré un certificat. La police conservera le droit de leur enlever ce certificat pour un certain temps, dans le cas où des accidents auraient démontré leur incapacité (Notons qu'actuellement, nul, en Allemagne, ne peut conduire une automobile s'il n'a pas 18 ans révolus).

L'autophobie ne règne pourtant pas en maîtresse et l'on peut recueillir des paroles d'entente et d'accord prononcées à la Chambre des députés prussiens, telles celles du Ministre de l'Intérieur de Prusse, von Moltke, s'exprimant ainsi : « J'espère que nous arriverons à faire de l'automobile non un hôte désagréable à rencontrer sur les grandes routes, mais un moyen de vaincre les obstacles ».

Enfin, le *Moniteur de l'Empire* a publié (18 ou 19 juin 1908), un projet de loi sur l'automobilisme, dont nous détachons les passages les plus importants :

« Quand un homme a été tué, blessé ou endom-
« magé dans sa personne ou dans ses biens par une

« automobile en mouvement, le propriétaire de « l'automobile est responsable des dommages causés. « Aucun dédommagement n'est à fournir quand le « dommage n'a pas été causé par la faute du « conducteur ou par un dérangement ou un défaut « de l'automobile. Quand une automobile est con- « duite par une personne à l'insu et sans la permis- « sion du propriétaire, c'est cette personne qui est « tenue à sa place de payer les dommages-inté- « rêts.

« La somme à payer en cas de mort ou de bles- « sure d'une personne ne dépassera pas en aucun « cas, cinquante mille marcks ou une rente de trois « mille marcks. En cas de mort ou de blessure de « plusieurs personnes, la somme à payer ne dépas- « sera pas cent cinquante mille marks ou une rente « de neuf mille marks. En cas de dommages maté- « riels, elle ne dépassera pas cinq mille marks ».

Ce projet revient donc au droit commun, à la faute strictement personnelle, car le droit allemand n'admet pas la responsabilité pour autrui sans faute personnelle et la notion de quasi-délit lui paraît artificielle ; la responsabilité de plein droit, sans faute, autrement dite légale, n'est pas davantage admise et lorsque le risque est consacré chez nos voisins d'outre-Rhin, ce n'est pas par le droit commun, mais grâce à des lois spéciales, telle celle du 7 juin 1871 sur les accidents de chemin de fer.

Nous avons estimé que l'équité imposait cette idée de risque pour établir la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles comme pour toute

responsabilité civile, et nous l'avons fait découler des textes existants.

Le droit allemand ne ferait donc pas supporter au maître les conséquences du dommage causé par son domestique, par son chauffeur qui a commis un abus de fonctions en sortant la voiture à l'insu du propriétaire ou en faisant une promenade sans sa permission ; la recherche de la faute s'impose toujours : défaut de surveillance bien prouvé, par exemple.

Nous avouons préférer le système, plus équitable, du risque supporté par le maître, même pour abus de fonctions de son domestique.

Enfin, le projet allemand, sans admettre une indemnité forfaitaire, fixe un maximum en cas de mort ou de blessure, soit d'une personne, soit de plusieurs, en cas de dommages matériels aussi ; l'avantage de cette fixation n'est du reste pas énorme.

Nous signalerons encore un projet autrichien de janvier 1907 analogue au projet allemand de mars 1906, plus logique et plus équitable, croyons-nous, établissant la responsabilité de plein droit contre quiconque fait usage d'une voiture automobile, sauf à ce dernier à prouver la force majeure ou la faute de la victime.

C'est, en somme, l'interprétation que nous avons donnée de notre article 1384 et c'est celle à laquelle il nous plaît de nous rallier.

Ajoutons que, dans certaines provinces de l'*Autriche-Hongrie*, il existe des dispositions fixant la vitesse à celle d'un cheval au trot ; elle peut être

augmentée néanmoins sur les routes en ligne droite ou peu fréquentées. Nous ne nous arrêterons pas à semblable disposition qui équivaut à la suppression de l'industrie automobile, car, comme on l'a dit, la vitesse étant la fonction de l'automobile, supprimer la vitesse (nous ne parlons évidemment pas de vitesse excessive, mais il est permis de marcher bonne allure sans dépasser la mesure), c'est supprimer l'automobile. Or, nous l'avons vu, rien ne justifie cette suppression, ni le danger nouveau, ni les difficultés d'appréhender les chauffeurs, auteurs d'accidents (il existe des moyens et il n'est pas impossible d'en créer d'autres), ni la difficulté de la preuve; en France du moins, nos lois nous permettent d'atteindre les automobilistes et de leur faire supporter la réparation des dommages qu'ils causent, bien moins nombreux, certes, que ceux occasionnées par les autres modes de locomotion, les tramvays en particulier.

CONCLUSION

Nous avons accompli notre tâche ; il nous reste à jeter un rapide coup d'œil en arrière pour mesurer le chemin parcouru ; ce sera notre conclusion.

Nous avons cherché à découvrir un principe pouvant servir de fondement, avec les textes actuels, à la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, c'est-à-dire d'accidents occasionnés, aux termes mêmes du décret du 10 mars 1899 et de la circulaire du ministre des Travaux Publics, en date du 10 avril de la même année, par « tout véhicule à moteur mécanique, quelle que soit la nature de l'énergie qui l'actionne, sauf ceux servant à l'exploitation des voies ferrées ».

Nous avons mis en avant l'idée de risque, ce dernier étant la « rançon de l'activité moderne » (1).

En conséquence, considérant le fait personnel du

(1) Saleilles : *Réforme sociale*, 1898, précité, p. 636.

conducteur imprimant le mouvement et la direction à sa voiture, nous l'avons rendu responsable, non plus seulement de sa faute, mais encore de son fait véritablement cause de l'accident ; considérant le fait d'autrui, nous avons rendu le maître responsable de son domestique non plus seulement lorsqu'il avait commis la faute de ne pas le surveiller, mais encore lorsqu'il s'était montré très vigilant, lorsqu'il s'était montré aussi très sage dans son choix, en dehors donc de toute faute, de toute présomption de faute même, notion artificielle et fausse ; nous l'avons rendu responsable en vertu de l'idée de risque, ce dernier devant, en toute équité, être supporté par qui a le profit ; arrivant à la responsabilité du fait des choses, établie par le paragraphe premier de l'article 1384 de notre Code civil, nous avons retrouvé le même principe du risque et nous avons dit : celui qui utilise une automobile pour son profit ou son plaisir doit supporter les conséquences du dommage qu'elle cause ; est ainsi supprimée la différence injuste existant entre la situation faite à la victime d'un accident d'automobile d'une part, à celle d'un accident occasionné par un véhicule hippomobile d'autre part.

En présence d'un dommage causé par une personne, la victime doit naturellement prouver ce fait, désigner l'activité cause de l'accident ; en présence d'un dommage causé par une chose, la preuve sera habituellement toute fournie : la rencontre, le choc sera indéniable et le rapport de cause à effet entre cette rencontre et le dommage facile à établir.

La faute, si elle existe, ne sera qu'une commodité

venant renforcer la présomption de responsabilité qui pèse sur le conducteur de la voiture, à la condition, toutefois, que le rapport de cause à effet existe toujours entre cette faute et l'accident.

Conservée, dans tous les cas, comme une nécessité, elle devient un embarras ; notion artificielle, elle pourra ne pas exister alors pourtant que la réparation s'imposera ; existera-t-elle, il pourra se faire qu'il n'y ait aucun rapport entre elle et l'accident ; la jurisprudence, dans ces cas, condamne néanmoins équitablement, mais en s'appuyant, à tort, sur une notion fausse et inutile.

A l'activité de l'un s'oppose l'activité de l'autre, avons-nous vu, et la responsabilité peut être partagée d'après une saine appréciation des faits.

Dans le cas de responsabilité supportée en vertu du paragraphe premier de l'article 1384, la force majeure exonérera le conducteur de l'automobile, car l'accident n'aura pas véritablement été causé par sa voiture ; le cas fortuit, au contraire, ne l'exonérera pas, car l'accident ayant été causé, non pas par une force extérieure, mais bien par sa voiture, il importe peu de savoir s'il pouvait entrer dans les prévisions humaines : le risque n'a que faire de ces considérations.

La faute de la victime exonérera également soit totalement, soit dans une certaine mesure seulement, le chauffeur, sans que nous ayons à nous demander si elle est lourde, grave ou inexcusable, ce qui n'avance en rien les choses, ces termes n'ayant rien de précis, mais la faute qui permet d'exonérer le chauffeur

n'est pas toute faute, c'est la faute ou le simple fait équitablement apprécié, suivant les circonstances et le milieu, le juge ayant le devoir de tenir compte des mœurs, de l'état social ; c'est au milieu de la mêlée qu'il faut se placer, au milieu des circonstances de l'activité et de l'état mental qu'elles entraînent, sans maintenir une notion trompeuse comme celle de la faute.

Et, alors, point n'est besoin d'une loi nouvelle pour l'obtention de dommages-intérêts par la victime d'un accident d'automobile, puisque l'adaptation du droit aux faits nouveaux est possible et que la rédaction même de nos textes permet (le législateur l'aurait-il pressenti ?) d'être équitable sans sortir de la légalité.

Les applications que nous avons faites des articles 1382 et suivants, nous ont, en effet, paru très logiques, bien que non formellement prévues. Mais n'a-t-on pas vu tout dernièrement (1) la première Chambre du Tribunal civil de la Seine faire application des lois de 1791 et de 1793, qui protègent la propriété artistique et littéraire, contre les arrangeurs de scénarios cinématographiques ? Le Tribunal estime que ces lois doivent être appliquées d'une façon large, que le législateur n'a pu prévoir tous les moyens d'édition et de représentation qui sortiraient des progrès de la science et de l'industrie et

(1) Juillet 1908 : Georges Courteline, Pierre Wolff, Gavault, de Cottens, Varney, contre divers entrepreneurs de représentations cinématographiques.

que, par suite, tout procédé par lequel la conception d'un auteur était communiquée au public constituait une contrefaçon ; en conséquence, décide le jugement, les films cinématographiques sont une véritable édition qui, bien que ne reproduisant que d'une manière grossière les œuvres des auteurs, n'en sont pas moins des contrefaçons de ces œuvres auxquelles ils ont pris le sujet, le plan, l'enchaînement des idées, le dénouement. Voilà, certes, un jugement équitable, ce qui ne l'empêche pas d'être juridique.

Il nous est également permis d'être équitable dans la réparation des dommages résultant d'accidents d'automobiles, pourquoi hésiter, puisque le moyen employé est juridique : déduire des textes toutes conséquences logiques permettant les applications les plus nombreuses et les plus équitables possible.

Nous avons vu les inconvénients de la théorie de la faute, son insuffisance, les difficultés que présente sa preuve, la nécessité d'accorder réparation, même en son absence ; tous ces inconvénients, toutes ces difficultés disparaissent avec notre explication ; l'équité est satisfaite sans que les textes soient torturés ; c'est donc bien, croyons-nous, avoir démontré l'inutilité d'une loi nouvelle, puisque, d'autre part, la circulation des automobiles ne présente pas un danger plus grand que celle des autres véhicules ; le danger est donc constitué non par son caractère plus sérieux, par sa plus grande fréquence, mais par sa nouveauté ; ce n'est assurément pas un motif pour

sévir plus rigoureusement, enrayer tout progrès et se montrer d'une partialité injustifiable.

L'usage normal de la route comporte la circulation des automobiles, les textes permettent de réparer équitablement les dommages causés, à quoi bon parler de loi nouvelle, de loi d'exception même ! Car le projet de M. Colin est contraire à la plus élémentaire justice : il frappe toujours le propriétaire de la voiture automobile ; le droit commun permet d'être plus équitable puisque celui qui utilise la voiture paiera le dommage occasionné.

A plus forte raison avons-nous repoussé le principe de la responsabilité solidaire, consistant à faire payer tous les propriétaires d'automobiles pour quelques-uns qui ont fui après avoir causé un dommage ; ce n'est pas au moyen de cette responsabilité solidaire sans fondement qu'on atteindra les automobilistes qui écrasent et s'enfuient, mais au moyen d'une police rigoureuse et de procédés en rapport avec la situation.

Nous avons relevé au passage l'objection la plus sérieuse faite au système du risque du fait des choses inanimées appliqué en matière d'accidents d'automobiles. Il ne s'agit nullement, dit-on, du fait de la voiture automobile ; on ne pourrait en parler que dans le cas de d'explosion du moteur, par exemple ; mais dans le cas de rencontre, le seul fait à envisager c'est celui du conducteur, la voiture n'est qu'un instrument entre ses mains, si bien que l'article 1384 établirait-il la responsabilité de plein droit du fait des choses, son application n'en serait pas moins

impossible en matière d'accidents d'automobiles.

Assurément la voiture ne cause, en définitive, un accident que parce qu'elle est conduite par son chauffeur, mais nous avons dit que, partout, le fait personnel pouvait être pris en considération et que dans tout dommage occasionné par une chose quelconque, animée ou inanimée, il y avait le fait de l'homme plus ou moins lointain ou direct. De dommages véritablement causés par le fait même d'une chose, il n'y en a point ; aussi avons-nous trouvé commode l'article 1384 pour faire supporter à chacun le risque de sa chose, pour faire abstraction du fait de l'homme et dispenser la victime de cette preuve souvent difficile, parfois impossible, et nous l'avons présenté comme établissant cette présomption de responsabilité, indépendamment du fait personnel, en faveur de la victime que l'équité commande de préférer ; nous estimons cette explication suffisamment juridique et, en tout cas, particulièrement plus satisfaisante que la mensongère présomption de faute érigée contre le maître.

La nécessité d'une loi nouvelle sur la responsabilite civile en matière d'accidents d'automobiles ne se fait donc pas sentir, mais nous ne nous sommes pas montré ennemi d'améliorations de détail ; il s'agirait, tout d'abord, de l'observation des règlements existant, du fonctionnement assuré de la police des routes, de la répression énergique du « délit de fuite », de la création, à cet effet, de postes de contrôle ; mais nous entendons toujours parler de la circulation normale, non des courses, par consé-

quent, pour lesquelles les automobilistes ont toute liberté de s'aménager des autodromes où ils auront le droit de s'entretuer.

Remarquons que notre interprétation des textes nous fait aboutir à peu près aux mêmes résultats auxquels aboutit la jurisprudence, en les torturant ; l'avantage, pourtant, de la théorie du risque apparaît, nous l'avons vu, au cas où l'accident se produit en rase campagne et sans témoins. D'autre part, le projet de M. Colin admet le même principe, mais il en fait une exception applicable aux seuls automobilistes ; de plus c'est le propriétaire qu'il persécute, sans considérer que c'est celui qui utilise une chose pour son profit ou son plaisir qui doit supporter les dommages ; enfin la solidarité qu'il préconise est une marque de plus de l'animosité et du parti pris des autophobes, car elle n'a aucun fondement juridique et aucune excuse dans le soi-disant danger de l'automobilisme.

Signalons, en terminant, l'égalité de traitement supprimée par la loi du 9 avril 1898, sur les accidents du travail, et que rétablit l'interprétation que nous proposons de l'article 1384, dans le cas suivant : soit un particulier se servant pour son agrément d'une automobile et employant à cet effet un chauffeur ; arrive-t-il un accident à ce dernier ? il ne pourra être indemnisé qu'en prouvant la faute de son patron ou le vice de construction de la voiture ; supposons que ce chauffeur, au lieu d'être au service d'un particulier, conduise pour le compte d'un loueur de voitures ou d'un commerçant utilisant une voi-

ture automobile pour la livraison de ses marchandises ; son patron tombera alors sous le coup de la loi de 1898 et sera responsable de plein droit. Différence absolument inexplicable, car, dans le premier cas, ce chauffeur court les mêmes risques que dans le second et il n'y a aucune raison plausible de lui refuser dans l'un ce qu'on lui accorde dans l'autre.

De même un ouvrier, victime d'un accident d'automobile pendant ses heures de travail, peut obtenir réparation en fournissant la preuve très simple d'un rapport de cause à effet entre sa rencontre avec l'automobile et l'accident ; son patron sera déclaré responsable, alors même que l'ouvrier aurait commis une faute inexcusable ; toute autre personne subissant le même dommage, par suite de la même rencontre, devrait fournir la preuve de la faute de l'automobiliste.

Ces différences choquantes sont supprimées par l'interprétation que nous avons fournie de l'article 1384 : chacun subit le risque de sa chose ; la victime obtient réparation sans avoir à prouver la faute du « gardien » de la chose, c'est-à-dire de qui l'utilise ; cette responsabilité est celle qui incombe à tout propriétaire ou usager d'une chose ; aussi disons-nous, avec M. Quérenet (1) : « Laissez l'automobilisme dans le droit commun purement et simplement. — Pourquoi ? — Parce que ce que vous nous proposez n'est pas une loi générale, mais une loi

(1) *Bull. Soc. Et. lég.*, 1907, p. 369.

dirigée seulement contre l'automobilisme ». Et nous ajouterons : le droit commun est, du reste, suffisant ; non pas le droit commun basé sur l'idée de faute, qui oblige les tribunaux, pour être équitables, à ériger en faute le fait seul de « choisir un mode de locomotion plus dangereux pour les passants que la circulation à pied » (1); mais le droit commun basé sur l'idée de risque : c'est, en un mot, la substitution de la théorie objective à celle de la théorie délictuelle classique, manifestement insuffisante. Nous croyons avoir montré la légalité de cette substitution ; son équité est indiscutable.

---

(1) Cass., 12 juin 1899. — Dal., 1901, 1, 41 et la note de M. Boistel.

Vu :

E. GAUDEMET.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit
de l'Université de Dijon,

E. BAILLY

Vu et permis d'imprimer :

Dijon, le 17 septembre 1908.

Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université,

E. BOIRAC.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE 5

INTRODUCTION 9

PREMIÈRE PARTIE

De la responsabilité civile en général

CHAPITRE PREMIER.— Responsabilités pénale, contractuelle et délictuelle 17

CHAPITRE II. — Justification de la théorie dite « objective » en matière de responsabilité civile 27

Section I^re^. — Les textes ne contredisent pas notre théorie 28

Section II. — Les textes établissent même notre théorie 33

Section III. — Notre explication 40

Section IV. — Inconséquences des partisans de la théorie absolue de la faute 79

Section V. — Façon dont la jurisprudence applique, dans la forme, la théorie traditionnelle et l'abandonne, au fond 101

Conclusion 128

DEUXIÈME PARTIE

Applications en matière d'accidents d'automobiles

Pages

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Les méfaits de l'automobilisme 139

CHAPITRE PREMIER. — Comment sont actuellement réparés les dommages résultant d'accidents d'automobiles ; textes appliqués 156

CHAPITRE II. — Comment on propose de les réparer... 200

Section I^re^. — Responsabilité sans faute..... 204

Section II. — Responsabilité pour autrui 210

CHAPITRE III. — Application des seuls textes existants, équitablement interprétés 218

CHAPITRE IV. — Améliorations possibles 267

CHAPITRE V. — Simple aperçu de législation comparée. 276

CONCLUSION 291

Imp. P. LEGENDRE & C^ie^, 14, rue Bellecordière, Lyon.